

CANADA

SENATE

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

SENAT

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Br.B  
J  
103  
H7  
1979  
T73  
A1

1979

*LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT*

Canada. Parliament.  
Senate. Standing Committee  
on Transport and Communica-  
tions.  
Proceedings.

J  
103  
H7  
~~1979~~  
T73  
A1

DATE

NAME — NOM

J  
103  
H7  
1979  
T73  
A1





First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

**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 GEORGE I. SMITH

---

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

---

Thursday, November 15, 1979

Le jeudi 15 novembre 1979

**Issue No. 1**

**Fascicule n° 1**

**First proceedings on:**

**Premier fascicule concernant:**

Bill S-5, intituled:  
"An Act to implement the  
International Convention for  
Safe Containers"

---

Le Bill S-3, intitulé:  
«Loi de mise en œuvre de la  
Convention internationale sur la  
sécurité des conteneurs»

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bell	McElmann
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président*: L'honorable George I. Smith  
*Vice-président*: L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 31, 1979:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Macdonald moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C., that the Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", be read the second time.

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 moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C., 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, le mercredi 31 octobre 1979:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Macdonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P. que le Bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P., que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

Mr. Cameron: Mr. Chairman and hono-  
rable members, I am pleased to  
report that the bill is now in  
the hands of the committee.  
The committee will report on the  
bill in the next few days.  
The bill is a very important  
one and it is very well  
supported by the members.  
I am sure that the committee  
will do a very good job of  
reporting on the bill.  
Thank you very much.  
The bill is now in the hands  
of the committee and they  
will report on it in the next  
few days. I am sure that  
they will do a very good job  
of it. Thank you very much.

ATTENDU  
Le Sénat a adopté  
à l'unanimité  
le projet de loi  
S-5, intitulé  
«Loi de mise en œuvre  
de la Convention  
internationale sur  
la sécurité des  
conteneurs».

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 15, 1979

(2)

[Text]

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Haidasz, Langlois, Lucier, Marchand, McElman, Molgat, Muir, Riley, Sherwood, Smith (*Colchester*) and Yuzyk. (11)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Macdonald.

*In attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers".

*Witnesses:*

*From the Department of Transport:*

Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister;  
Mrs. Louise Lamarre-Proulx, Solicitor;  
Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations;  
Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers Ship Safety, Coast Guard.

Mr. Cameron made an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 11:05, the Committee completed its study of the said Bill for that day and proceeded to consider its next item of business.

*ATTEST:*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 NOVEMBRE 1979

(2)

[Traduction]

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Haidasz, Langlois, Lucier, Marchand, McElman, Molgat, Muir, Riley, Sherwood, Smith (*Colchester*) et Yuzyk. (11)

*Présent, mais ne faisant partie du Comité:* L'honorable sénateur Macdonald.

*Aussi présent:* M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du Bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs».

*Témoins:*

*Du ministère des transports:*

M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal;  
M<sup>me</sup> Louise Lamarre-Proulx, avocat;  
M. Norman Beaudry, directeur, Relations internationales;  
Capitaine Barry McKay, surintendant, cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, garde côtière.

M. Cameron fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend l'étude du Bill et entreprend l'étude de la question suivante à l'ordre du jour.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 15, 1979.

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-5, to implement the International Convention for Safe Containers, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, as the notice specifies, for consideration this morning there are two bills, Bill S-5 and Bill S-6. With the permission of the committee, it might be desirable to consider first Bill S-5, to implement the International Convention for Safe Containers. If there is no objection to doing so, I will now ask Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister, to come forward. Perhaps, Mr. Cameron, you would like to have some of your colleagues join you.

Before making a few opening remarks, Mr. Cameron, would you please introduce your colleagues?

**Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport:** On my right is Mr. Norman Beaudry, who is Director of International Relations in Transport Canada, and next to him is Captain Barry McKay, who is Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Transport Canada. Also with him is Mrs. Louise Lamarre-Proulx, who is a solicitor with the department.

**The Chairman:** This is not a new bill, in the sense that we have not seen it before. It has been before us on other occasions, so it is at least an old acquaintance, if not an old friend.

Mr. Cameron, would you now please proceed with your opening remarks?

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman and honourable senators, my opening remarks can be very brief. I should like simply to outline the general thrust of the bill and to identify the minor changes that are present in the bill from its predecessor, Bill S-3, which was considered in the previous parliament.

In general, Bill S-5 provides for Canadian government authority to implement the provisions of the International Convention for Safe Containers in Canada. The convention came into force in September, 1977. It is expected to be fully implemented in September, 1982.

The convention sets out minimum standards for safety approval and subsequent periodic examination of intermodal cargo containers used in international transport. Any container so approved has to carry a safety approval plate as evidence of the approval.

Under clause 6 of the bill, authority is provided for the Minister of Transport to direct an inquiry into serious accidents or incidents involving a container.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 15 novembre 1979

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été soumis le bill S-5, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, comme le précise l'avis, nous étudierons ce matin deux bills: S-5 et S-6. Avec la permission du Comité, je propose d'étudier d'abord le bill S-5, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Si vous n'y voyez pas d'objection, je vais demander à M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal, de s'avancer. Peut-être, M. Cameron aimeriez-vous être accompagné par certains de vos collègues.

Je demanderais maintenant à M. Cameron de faire une déclaration préliminaire, s'il le désire. Auparavant, il pourrait peut-être nous présenter ses collègues.

**M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal, ministère des Transports:** A ma droite, M. Norman Beaudry, directeur des relations internationales à Transports Canada, et le Capitaine Barry McKay, surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, garde côtière, Transports Canada. Une autre personne l'accompagne, Mme Louise Lamarre-Proulx, qui est avocate auprès du Ministère.

**Le président:** Il ne s'agit pas d'un nouveau bill, en ce sens que nous ne l'aurions jamais vu auparavant. Il nous a été présenté en maintes reprises. C'est du moins une vieille connaissance sinon un vieil ami.

M. Cameron, peut-être pourriez-vous maintenant faire votre déclaration préliminaire.

**M. Cameron:** Monsieur le Président et honorables sénateurs, ma déclaration préliminaire sera très brève. J'aimerais simplement souligner l'intention générale du bill et signaler les changements mineurs qui y ont été apportés par rapport à son prédécesseur, le bill S-3, qu'on a étudié au cours de la législature précédente.

En général, le bill S-5 accorde au gouvernement canadien le pouvoir de mettre en œuvre au Canada les dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. La Convention est entrée en vigueur en septembre 1977. On s'attend à ce qu'elle soit pleinement mise en œuvre en septembre 1982.

La Convention fixe des normes minimales pour l'agrément de la sécurité et stipule un examen périodique par la suite des conteneurs de cargaisons universelles, utilisés dans le transport international. Tout conteneur ainsi agréé doit porter une plaque d'agrément aux fins de la sécurité, en signe de son approbation.

L'article 6 du bill autorise le ministre des Transports à ordonner une enquête sur des accidents ou incidents graves mettant en cause un conteneur.

## [Text]

States which are parties to the convention will check for containers with invalid safety approval plates, and exercise controls with respect to containers determined to have defects which could place someone in danger. Controls are to be limited to those necessary to ensure the safe transport of the container.

With that brief outline, Mr. Chairman, I would like to identify the minor changes made in the predecessor bill, since it was considered by the Senate.

First, there is a very minor change. In clause 3(2) the words "subsection (1)" replace the words "this Act".

**The Chairman:** What line is that?

**Mr. Cameron:** It is clause 3(2). This simply serves to identify the section of the act concerning the making of regulations. Subclauses (3) and (4) of that same clause, clause 3, have been added to require prepublication of proposed regulations made pursuant to the act. It is considered useful to expressly require such prepublication of the regulations, even though there has been extensive consultation with the private sector.

The next change occurs in clause 5. It contains a procedure for Parliament to approve amendments to the schedule to the act through negative resolution consequential to amendments made to the convention annexes.

Improvements in the expression of this procedure have been developed by the Department of Justice in this intervening period, resulting in refinements being made to the text of subclauses (4), (7) and (8), and the addition of clause (11), and all of clause 5.

That explanation is very brief, Mr. Chairman, but it may be useful to the committee.

**The Chairman:** Thank you. Perhaps you would indicate the nature of the improvements to which you have referred as having been made in clause 5.

**Mr. Cameron:** If I may, I would like to refer that to my colleagues, who are more familiar with it.

**Mrs. Louise Lamarre-Proulx, Solicitor, Department of Transport:** In each case where a procedure for negative resolution is put in an act, the Department of Justice uses the same working and clause 11 has been added to conform with this procedure. Cela doit être dans le projet de loi, au cas où—je ne sais pas si je répons à la question—c'est que, dans la *Loi d'interprétation*, on prévoit le cas de la résolution négative, ou de la résolution affirmative. On prévoit, également, que les Chambres proposeront des lois pour l'adoption de règles au sujet des accords internationaux, sous réserve de résolutions affirmatives ou négatives. Alors, dans le cas où les Chambres auront adopté des règles pour la procédure à suivre au sujet des résolutions affirmatives ou négatives, ceci aura pour effet d'abroger toutes les sous-sections de l'article 5. Is that clear?

**Le sénateur Marchand:** Qu'est-ce que l'on dit en français?

**Me Lamarre-Proulx:** Il faudrait que les clauses soient adoptées, et le paragraphe 11 se lit comme suit:

L'adoption de règles, par chacune des chambres, pour l'exercice de leur droit d'abrogation des règlements pris

## [Traduction]

Les États-Unis, qui ont signé eux-aussi la Convention vérifieront la validité des plaques d'agrément aux fins de la sécurité sur les conteneurs et exerceront des contrôles sur les conteneurs dont les défauts pourraient mettre quelqu'un en danger. Les vérifications doivent se limiter à celles qui sont nécessaires pour assurer la sécurité du transport par conteneur.

Après ce bref résumé, Monsieur le président, j'aimerais signaler les changements mineurs apportés au bill précédent, depuis qu'il a été étudié par le Sénat.

Premièrement, voici un changement très minime. Au paragraphe 3(2) du bill les termes «paragraphe (1)» remplacent l'expression «cette loi».

**Le président:** A quelle ligne se trouve-t-il?

**M. Cameron:** Il s'agit de l'article 3, paragraphe 2. Ce changement sert simplement à identifier l'article de la loi concernant la réglementation. Les paragraphes 3 et 4 du même article, soit l'article 3, ont été ajoutés pour exiger la publication préalable des projets de règlement édictés conformément à la Loi. On juge utile d'exiger expressément une telle publication préalable des règlements, même après une consultation intense avec le secteur privé.

Le changement suivant se trouve à l'article 5. Il propose une procédure par laquelle le Parlement peut approuver des amendements à l'annexe de la loi à l'aide d'une résolution négative consécutive aux amendements apportés aux annexes de la convention.

Dans l'intervalle, le ministère de la Justice a apporté des améliorations dans l'expression de cette procédure notamment dans le libellé des paragraphes (4), (7) et (8), et par l'addition du paragraphe (11) et de tout l'article 5.

Cette explication est très succincte, Monsieur le président, mais elle peut être utile au Comité.

**Le président:** Merci. Peut-être pourriez-vous nous indiquer les améliorations qui ont été apportées, comme vous l'avez dit, à l'article 5 du bill.

**M. Cameron:** Si vous le permettez, je céderai la parole à mes collègues qui en connaissent davantage sur ce sujet.

**Mme Louise Lamarre-Proulx, avocate, ministère des Transports:** Chaque fois qu'une procédure de résolution négative est prévue dans une loi, le ministère de la Justice utilise le même libellé, et l'article 11 a été ajouté de façon à respecter la procédure établie. It must be in the bill. In cases—I do not know whether I am answering the question—I mean that the *Interpretation Act* provides for either a negative or an affirmative resolution. It also provides that the Houses will table bills for the enactment of rules with regard to international agreements subject to affirmative or negative resolutions. So, in cases where both Houses enact rules on the procedure to be followed with regard to affirmative or negative resolutions, it will in effect repeal the subsections of section 5. Est-ce clair?

**Senator Marchand:** What does it say in French?

**Mrs Lamarre-Proulx:** The provisions would have to be adopted and subsection 11 reads as follows:

When each House of Parliament enacts rules whereby any order made subject to negative resolution of Parlia-

## [Text]

sous réserve de résolution négative du Parlement, a pour effet d'abroger les paragraphes (2) à (10) et de faire d'un décret visé au paragraphe (1), un décret pris sous réserve de résolution négative du Parlement, au sens de l'article 28.1 de la *Loi d'interprétation*.

Alors, tous ces paragraphes sont sensés être abrogés.

**The Chairman:** Thank you. Now, gentlemen, is it your wish to proceed clause by clause and ask questions as we go along? I presume there are no questions on clause 2.

Clause 3?

Clause 4?

Clause 5? That is the rather lengthy one which begins on page 2 and continues through page 3, page 4 and to the top of page 5.

**Le sénateur Molgat:** Ce que vous nous expliquez, est-ce que cela vous paraît à propos?

**Me Lamarre-Proulx:** Oui, c'est ça. Cela a commencé au comité parlementaire, parce que des accords bilatéraux fiscaux étaient inclus dans la loi. De plus, il est prévu que l'on peut amender ces accords par simple décret. Alors, un comité parlementaire de la Chambre des communes aurait dit: il faudra revenir devant le Parlement pour approuver les amendements.

Alors, il a été proposé comme procédé, en fait, la résolution négative, ou la résolution affirmative, c'est-à-dire que l'Accord sera discuté par le Parlement, et, si les deux chambres ne font pas d'objection, l'amendement à la Convention sera approuvé. Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur Molgat:** Alors, ceci se rapporte aux accords bilatéraux?

**Me Lamarre-Proulx:** Par d'autres projets de loi où on parle d'accords internationaux.

**Le sénateur Molgat:** Très bien.

**The Chairman:** Are there any further questions on clause 5?

**Senator Muir:** On clause 5, I am just wondering about subclause (5). It says:

... shall be debated without interruption for not more than five hours ...

Since I know that all Members of Parliament and all senators love to talk, why is this time element of 5 hours put in there?

**Me Lamarre-Proulx:** Non, je ne peux pas rendre de décision. Cela a été rédigé à partir d'instructions d'un comité parlementaire. Je n'ai pas participé à cette décision. Je ne pourrais pas vous donner de réponse.

**Senator Muir:** Fair enough. I just thought I would throw that in.

## [Traduction]

ment within the meaning of section 28.1 of the *Interpretation Act* may be made the subject of a resolution of both Houses of Parliament introduced and passed in accordance with the rules of those Houses, subsections (2) to (10) are thereupon repealed and an order made thereafter under subsection (1) is an order made subject to negative resolution of Parliament within the meaning of section 28.1 of the *Interpretation Act*.

Thus, all these subsections are supposed to be repealed.

**Le président:** Je vous remercie. Eh bien maintenant, Messieurs, désirez-vous procéder article par article et poser des questions au fur et à mesure que nous progressons? Je suppose que vous n'avez pas de questions au sujet de l'article 2?

L'article 3?

L'article 4?

L'article 5? C'est un article assez long qui commence à la page 2 et se poursuit aux pages 3, 4 et au haut de la page 5.

**Senator Molgat:** Do the explanations you are giving us appear relevant?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** Yes, that's it. It all started at the parliamentary committee, because bilateral tax agreements were included in the Act. Furthermore, it is provided that these agreements may be amended by an order. I understand that a committee of the House of Commons said: We will have to come back to Parliament to have these amendments approved.

Therefore, it was proposed that we use the negative or affirmative resolution, that is that Parliament will discuss the agreement and, if both Houses have no objections, the amendment to the convention will be approved. Does that answer your question?

**Senator Molgat:** So it has to do with bilateral agreements?

**Mrs Lamarre-Proulx:** By means of other bills where international agreements are mentioned.

**Senator Molgat:** Very well.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions concernant l'article 5?

**Le sénateur Muir:** Pour ce qui concerne l'article 5, j'aimerais avoir quelques explications au sujet du paragraphe (5). Il stipule:

... fait l'objet d'un débat ininterrompu d'une durée maximale de cinq heures ...

Comme je sais que tous les députés et les sénateurs adorent discuter, pourquoi a-t-on prévu ici une limite de cinq heures?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** I am afraid I cannot answer your question. This provision was drafted according to the instructions of a parliamentary committee. I had no say in that decision. Therefore I cannot answer you.

**Le sénateur Muir:** D'accord. J'ai seulement voulu vous taquiner.

[Text]

**Senator Marchand:** What was the purpose of the question?

**Senator Muir:** I told you, I thought I would just throw it in to see what these guys might say. I thought they would come back and say, "You guys talk too much anyhow."

**The Chairman:** That might be appropriate with regard to the place from which you recently came, Senator Muir, but I am sure it would not be appropriate for this place.

**Senator Muir:** I bow to you, sir.

**The Chairman:** Are there any more questions with reference to clause 5? If not, I will go on to clause 6.

**Senator Macdonald:** With regard to clause 6, if the accident occurs in Canada, but the ship comes from a foreign country, can the minister hold an inquiry here? Supposing a container came to Halifax from England, and there was an accident in Halifax, does the minister have the authority to say that the inquiry has to be here?

**Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Department of Transport:** Yes, sir. It applies to all containers, wherever ownership may originate. As long as the accident occurs in Canada, the minister will authorize an inquiry.

**Senator Macdonald:** Then there is the other aspect. Suppose a Canadian container is involved in some kind of accident in a foreign port, would they have an inquiry into that, also?

**Captain McKay:** If their legislation paralleled ours, yes, sir.

**The Chairman:** With regard to clause 6, I should say that I have been given to understand that another department may be concerned about certain wording in this clause. We may have to ask the committee to give some time for consideration to see whether or not that change is indeed seriously needed.

Clause 7.

**Senator Macdonald:** Clause 7 says:

7. This Act shall continue in force until a day fixed by proclamation following termination of the Convention or denunciation thereof by Canada, and no longer.

Does it come into force when it gets Royal Assent?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** Yes.

**The Chairman:** Would the committee please turn, then, to the schedule, which is the convention itself? Is there any discussion of a general nature about it before I proceed to call the articles individually? If not, I go to Article I.

**Senator Muir:** Excuse me, Mr. Chairman. Before you go to Article I, with relation to the question posed by Senator Macdonald, when these investigations would take place regarding injuries, death, and so on, they would take place, naturally, in Canada, and would be under the convention. We would have the authority, then, to penalize, or force the responsible parties to pay compensation to the survivors in the

[Traduction]

**Le sénateur Marchand:** Quel était le but de la question?

**Le sénateur Muir:** Je vous l'ai dit, j'ai seulement voulu vous aiguillonner pour voir quelle serait votre réaction. Je croyais que vous alliez me répondre que nous parlons trop de toute façon.

**Le président:** Il en est peut-être ainsi à l'autre endroit d'où vous sortez à peine, sénateur Muir, mais je suis assuré que tel n'est pas le cas ici.

**Le sénateur Muir:** Je m'incline, monsieur.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions sur l'article 5? Sinon, je vais passer à l'article 6.

**Le sénateur Macdonald:** En ce qui concerne l'article 6, si l'accident se produit au Canada, mais qu'il s'agit d'un navire étranger, le ministre peut-il faire enquête ici? A supposer qu'un conteneur parte d'Angleterre pour arriver à Halifax et qu'il a un accident à Halifax. Le ministre a-t-il le pouvoir de décréter que l'enquête doit être menée ici?

**Le capitaine Barry McKay, surintendant, Cargaisons et Conteneurs, sécurité des navires, garde côtière canadienne, ministère des Transports:** Oui, monsieur. La disposition s'applique à tous les conteneurs, quelle que soit leur origine. Dans la mesure où l'accident se produit au Canada, le ministre va autoriser l'enquête.

**Le sénateur Macdonald:** Mais il y a ensuite l'inverse. A supposer qu'un conteneur canadien ait un accident dans un port étranger. L'enquête aurait-elle lieu dans ce port étranger aussi?

**M. McKay:** Si le pays où se trouve ce port étranger a la même loi que nous, certainement.

**Le président:** En ce qui concerne l'article 6, je dois dire que j'ai cru comprendre qu'un autre ministère pourrait être en cause en ce qui concerne certains termes de l'article. Nous devons peut-être demander au Comité de nous accorder une certaine période pour que l'on voie si oui ou non cette modification est en fait bien nécessaire.

Article 7.

**Le sénateur Macdonald:** L'article 7 stipule que:

7. La présente Loi ne restera en vigueur que jusqu'à une date fixée par proclamation après l'extinction de la Convention ou sa dénonciation par le Canada.

La loi entre-t-elle en vigueur après avoir reçu la sanction royale?

**Me Lamarre-Proulx:** Oui

**Le président:** Le Comité aurait-il l'obligance de passer à l'Annexe qui, en fait, est la Convention? Y a-t-il des questions générales que vous aimeriez discuter avant que je procède à l'appel des articles un par un? Sinon, je passe à l'article I.

**Le sénateur Muir:** Excusez-moi, monsieur le président. Avant de passer à l'article I, en ce qui concerne la question posée par le sénateur Macdonald, les enquêtes qui seront menées sur les blessures infligées lors d'un accident ou la mort, etc. auront lieu naturellement au Canada et conformément à la Convention. Nous serons alors investis du pouvoir de pénaliser les parties responsables ou de les forcer à verser une

[Text]

case of the death of a worker, from whatever outfit it may be—a government owned steamship, or a privately owned steamship—from any place in the world?

**Captain McKay:** I do not think, sir, that the provisions of the act extend so far as that. We would have the investigation. We could certainly delegate blame as to who was responsible, and after that it would be up to the civil courts to take it to the next stage. It is not the nature of this bill to extend itself into civil law to that extent. We will find out who is to blame, or the investigation will find out who or what is to blame, and that is where the matter would rest.

**The Chairman:** Shall we turn to the Schedule again? Article I.

Article II.

Article III.

**Senator MacDonald:** Dealing with paragraph 3 of Article III, does that mean that most of the containers now in use would have to be approved, since the convention is already in effect? These containers are five years old, so would they have to be approved?

**Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations, Department of Transport:** Within five years from the coming into force of the convention internationally, which is September 6, 1977. So it would be before September 6, 1977. So it would be before September 6, 1982, and that would be for containers used in the international trade.

**The Chairman:** Article IV?

Article V.

Article VI.

Article VII.

Article VIII.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, I have just a general question. Have there been conversations with the ILO on any of these items in the bill?

**Captain McKay:** The ILO were present during the development of the convention in 1972. They were well aware of and were a party to it. They were there in an advisory capacity. Outside the ILO, and speaking of the union movement particularly in Canada, we have consulted with the trade unions who will be affected by this bill and who will be handling the containers.

**Senator Muir:** Have you consulted with the SIU?

**Captain McKay:** We have had consultations with the dockworkers unions and the SIU.

**Senator Marchand:** You mean the ILO, as such, has been consulted?

**Captain McKay:** They participated during the development of the convention of 1972 in Geneva.

**The Chairman:** Article IX.

[Traduction]

indemnité aux survivants dans le cas du décès d'un marin, quel que soit le genre de navire sur lequel il travaille—un bateau à vapeur appartenant au gouvernement ou un bateau à vapeur privé de n'importe quel pays au monde?

**M. McKay:** Je ne crois pas, monsieur, que les dispositions de la Loi soient aussi vastes. La loi nous permet de mener l'enquête, nous pouvons certainement blâmer une partie responsable mais après, la cause est portée devant les tribunaux civils. La présente loi ne prévoit pas de recours au civil. C'est à nous ou aux enquêteurs qu'il appartient d'établir qui est responsable où de déterminer la cause de l'accident et c'est là l'objet de la disposition.

**Le président:** Revenons-en à l'annexe une fois de plus? Article I.

Article II.

Article III.

**Le sénateur MacDonald:** En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article III, est-ce à dire que la plupart des conteneurs qui sont maintenant en service doivent être approuvés puisque la Convention est déjà en vigueur? Ces conteneurs sont déjà en service depuis cinq ans. Ainsi, doivent-ils être approuvés?

**M. Norman Beaudry, directeur, relations internationales ministère des transports:** Oui les conteneurs mis en service à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention internationale, soit le 6 septembre 1977. Il s'agirait donc des conteneurs mis en service avant le 6 septembre 1982 et la disposition s'applique aussi aux conteneurs utilisés pour le commerce international.

**Le président:** Article IV?

Article V.

Article VI.

Article VII.

Article VIII.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, j'ai juste une autre question générale. Des discussions ont-elles eu lieu avec les représentants de l'OIT sur ces questions contenues dans le projet de loi?

**M. McKay:** Les représentants de l'OIT ont participé à l'élaboration de la Convention en 1972. Ils connaissaient très bien la Convention et ils en étaient même partie. Les représentants ont agi à titre de conseillers. Mise à part l'OIT et quant au mouvement syndical, particulièrement au Canada, nous avons consulté les syndicats qui seront touchés par le présent projet de loi et qui ont des membres chez les marins affectés aux conteneurs.

**Le sénateur Muir:** Avez-vous consulté le SIMC?

**M. McKay:** Nous avons consulté le syndicat des débardeurs et le SIMC.

**Le sénateur Marchand:** Vous voulez dire que l'OIT a été consultée en tant que telle?

**M. McKay:** L'OIT a participé à l'élaboration de la Convention en 1972 à Genève.

**Le président:** Article IX.

## [Text]

Article X.  
Article XI.  
Article XII.  
Article XIII.  
Article XIV.  
Article XV.  
Article XVI.

**Senator Yuzyk:** Mr. Chairman, dealing with the question of the languages here, we have had experience with some translations from original texts which were not totally accurate. Here we have Chinese, English, French, Russian and Spanish texts. In the case of a dispute over the wording or the meaning of some section, then which text would be regarded as the basic text?

**Me Lamarre-Proulx:** Je pense que, pour le Canada, ce sera le texte anglais, parce que je n'ai pas vraiment réfléchi à la question. Il ne m'est pas venu à l'idée que quelqu'un poserait cette question, mais, je pense que, de cette façon, force de loi est donnée à la Convention dans les langues anglaise et française devant nos tribunaux, c'est ce texte de la Convention sur lequel il faudrait se baser pour une réclamation.

**Senator Yuzyk:** Even that poses a problem, because very often in the translation, particularly where legislation is concerned, we refer to the original text as either English or French in a case where there might be some doubt. Now you have put us in the same situation.

**Senator Marchand:** This is not true. In most of the cases I have seen, both languages are official and both interpretations are accepted; that is, if the two texts are official. If you take a labour agreement, and you have one in French and one in English, then both can be used before the courts and it is up to the judge to decide what they mean exactly.

**Mrs. Lamarre-Proulx:** In an act, the act gives the same power to both texts.

**Senator Yuzyk:** But we have had problems with that before. We have two languages here. What happens when you get into an international court? Are they going to start arguing about the translation of some particular word which is not always possible to be conveyed accurately in another language?

**The Chairman:** I suppose the various languages would be for use in the countries in which they are official languages. If there is any dispute between countries as to what a particular word or sentence means in some other language, it would be a matter for adjustment and discussion between the countries involved, I should think.

**Senator Yuzyk:** I would conclude that it would be the language that any of these countries adopted. If they said, for example, that it was Russian, then that is going to be the basic law.

**The Chairman:** I am not prepared to assert that that is the case. I am saying it would be a matter for discussion between the countries and it would be a matter of international law.

## [Traduction]

Article X.  
Article XI.  
Article XII.  
Article XIII.  
Article XIV.  
Article XV.  
Article XVI.

**Le sénateur Yuzyk:** Monsieur le président, en ce qui concerne la question des langues, nous avons reçu certaines traductions des textes originaux qui n'étaient pas exactement précises. Nous avons actuellement les versions chinoise, anglaise, française, russe et espagnole. Dans le cas d'un différend sur un terme ou sur la signification d'une certaine partie, quel texte sera considéré comme la version fondamentale?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** Really, I did not think about it, but I suggest that in Canada, the English version would be the official one. I did not foresee that someone would ask this question, but I think that that way, the Convention would be applied in both French and English in our courts, and a claim should have to be based upon that text of the Convention.

**Le sénateur Yuzyk:** Encore là, un problème subsiste, parce que très souvent, dans la traduction, surtout lorsqu'il s'agit de lois, nous consultons le texte original, qu'il soit anglais ou français, lorsqu'un doute subsiste. Vous nous avez mis dans la même situation.

**Le sénateur Marchand:** C'est faux. Dans la plupart des cas que j'ai étudiés, les deux langues sont officielles et les deux interprétations sont acceptées, dans la mesure où les deux versions sont officielles. Dans le cas d'une convention collective, par exemple, comportant une version française et une version anglaise, les deux peuvent être invoquées devant les tribunaux et c'est au juge de décider de la signification exacte.

**Mme Lamarre-Proulx:** Dans une loi, les deux versions sont officielles.

**Le sénateur Yuzyk:** Mais nous avons déjà eu des difficultés à ce propos car nous avons deux langues officielles au Canada. Que se passe-t-il devant un tribunal international? Les juristes vont-ils commencer à discuter de la traduction d'un mot qu'il n'est pas toujours possible de rendre précisément dans une autre langue?

**Le président:** Je suppose que les diverses langues doivent être utilisées dans les pays où elles sont officielles. S'il existait un différend entre certains pays sur la signification d'un mot ou d'une phrase dans une autre langue, je crois qu'il appartient aux pays visés d'en discuter et de s'entendre.

**Le sénateur Yuzyk:** Je crois qu'on retiendrait la version rédigée dans la langue en usage dans ces pays. Si on dit par exemple que c'est le russe, le texte rédigé dans cette langue aura force de loi.

**Le président:** Je ne suis pas prêt à dire que ce serait le cas. Les pays en discuteraient entre eux et la question relèverait du droit international.

[Text]

**Senator Yuzyk:** It is an interesting problem. We can face it in the future, but I thought I would just raise the question now because we have had these problems here in Canada.

**The Chairman:** Perhaps we could keep that question open until we come to the end of the bill and then we can decide what to do about further discussion of it.

**Senator Yuzyk:** Thank you.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, if I may say so, I am usually a humble, mild, pleasant individual, but I do like to be cantankerous occasionally. Chinese. Mandarin. Cantonese. All right. What if you have people going from Peking to other parts of China who have to take interpreters with them to speak to other people in other parts of China? This would seem to me to be a bit confusing. When would you get down to that? Who has the answer to that? What language would be used with regard to Chinese in general?

**The Chairman:** I suppose, again venturing an assertion on a subject I know very little about, it would be for the government of China to declare what the language of China is.

**Senator Marchand:** Mr. Chairman, the agreement will not be signed by China in four dialects; there will be one dialect and only that one will be accepted. There are 13 official dialects in China. When they sign an agreement in Geneva and they say, "This is the Chinese," then that is the one they will use.

**The Chairman:** I gather by what you are saying that you agree with me that it would be for the government of China to determine which of the dialects will be used.

**Senator Marchand:** Yes. Once they have chosen one, they cannot switch to another in order to give a different interpretation.

**The Chairman:** That is right.

**Captain McKay:** Mr. Chairman, perhaps to throw some light on this I could give the reason these languages are given. The schedule we are going through now is, in fact, a facsimile of the actual convention. The convention is an IMCO convention—that is, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, which is a UN body. During the proceedings of IMCO there are five official languages, of which Chinese is the latest one to be accepted. I am afraid I cannot say which dialect they are using, but I am sure that has been worked out with the Secretary General of IMCO and the Chinese delegation. If, for example, we say it is Mandarin, then that is what the Chinese version of the convention will be printed in and that is the convention the Chinese will adopt.

So far as Canada is concerned, we will be adopting the English and French versions that have been vetted by both our own people from the Department of Justice and by the justice section of IMCO. So the translation aspect is being doubly vetted, and I think we can be reasonably assured that the French version we are looking at now is a valid translation of the English version, and vice versa, because actually they have developed simultaneously.

[Traduction]

**Le sénateur Yuzyk:** Ce problème est intéressant. Nous le rencontrerons peut-être à l'avenir, mais j'ai pensé soulever la question parce que nous avons déjà connu des difficultés de ce genre au Canada.

**Le président:** Nous pourrions peut-être laisser cette question en suspens, jusqu'à ce que nous ayons terminé l'étude du projet de loi, pour ensuite en discuter de nouveau.

**Le sénateur Yuzyk:** Merci.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, vous savez que je suis habituellement calme, humble et réservé, mais que je peux aussi être tracassier à l'occasion. Chinois, mandarin, cantonais, tout cela est acceptable. Avez-vous pensé aux habitants de Pékin qui se rendent dans d'autres régions de la Chine et qui doivent faire appel à des interprètes pour converser avec des habitants d'autres régions de la Chine? La situation est, à mon avis, quelque peu confuse. Comment trouver une solution et quelle langue utiliser pour la Chine en général?

**Le président:** Même si j'aborde un domaine que je connais très mal, je suppose qu'il reviendrait au gouvernement de la Chine de choisir la langue officielle.

**Le sénateur Marchand:** Monsieur le président, la Chine ne signera pas un accord rédigé en quatre dialectes chinois; il n'y en aura qu'un, et ce dialecte sera le seul acceptable. La Chine compte 13 dialectes officiels. Lorsqu'une entente est signée à Genève et qu'un de ces dialectes est choisi, c'est le seul qui sera utilisé.

**Le président:** D'après vos propos, je conclus que vous êtes d'accord avec moi pour dire que c'est au gouvernement de la Chine qu'il appartient de choisir le dialecte qu'il utilisera.

**Le sénateur Marchand:** Oui. Une fois qu'ils en ont choisi un, ils ne peuvent passer à un autre pour donner une interprétation différente.

**Le président:** C'est exact.

**M. McKay:** Monsieur le président, je pourrais peut-être apporter certaines précisions et dire pourquoi ces langues sont utilisées. L'annexe que nous étudions actuellement est en fait une reproduction de la convention. Ce texte est une convention de l'OICNM, Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, organisme de l'ONU. Les délibérations de l'OICNM se font en cinq langues, et le chinois est celle qui a été adoptée le plus récemment. J'ai bien peur de ne pouvoir vous dire de quel dialecte il s'agit, mais je suis convaincu que le secrétaire général de l'OICNM et la délégation chinoise avaient conclu un accord à ce sujet. Si, par exemple, nous disons que c'est le mandarin, c'est alors dans cette langue que la version chinoise de la Convention sera imprimée et c'est cette dernière que les Chinois adopteront.

Quant au Canada, nous adopterons les versions anglaises et françaises qui ont été examinées à la fois par des représentants du ministère de la Justice et des services juridiques de l'OICNM. La traduction est donc examinée par deux organismes et je crois que nous pouvons être raisonnablement assurés que la version française que nous avons sous les yeux à l'heure actuelle est une traduction valable de la version anglaise et vice versa puisqu'elles ont été faites simultanément.

[Text]

**The Chairman:** Thank you, Captain McKay. Is that a satisfactory answer, Senator Muir?

**Senator Muir:** Yes. That will do for the time being.

**The Chairman:** Could we proceed then to the annex? Shall I call it by regulations? Annex I:

Regulation 1.

Regulation 2.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, may I ask what government agency, or what private agency, if this is contracted out to a private agency, conducts the tests on the safety of the materials of the container?

**Captain McKay:** This will be done, sir, by authorized organizations approved by Transport Canada.

**Senator Haidasz:** For example?

**Captain McKay:** The ones that have been identified to date are those known as the classification societies.

**Senator Haidasz:** What are they?

**Captain McKay:** Such as Lloyd's who oversee the construction of ships, nuclear stations, et cetera. The American Bureau of Shipping is another one.

**Senator Haidasz:** In Canada—

**Captain McKay:** . . . there are about 13.

**Senator Haidasz:** In Canada who will test the safety of the structure of the container in Canada?

**Captain McKay:** These organizations, sir.

**Senator Haidasz:** They will come to Canada and test them here?

**Captain McKay:** They are here already, sir.

**Senator Haidasz:** They do that here?

**Captain McKay:** Yes, they are already doing it here today because most purchasers of containers wish to have them constructed to a specific standard and they hire these organizations to oversee the construction of these containers. Therefore, the situation basically will remain the same as it is.

**Senator Haidasz:** Is this only for containers for international trade or does it also apply to containers for interprovincial trade?

**Captain McKay:** The convention requires testing for international trade, but I would suspect that even for containers being built now for interprovincial trade they are being inspected during their construction.

**Senator Haidasz:** Does the Canadian Transport Commission have anything to do with the provisions of this bill?

**Captain McKay:** No, sir, other than the fact that they have participated in the development of it.

**Senator Haidasz:** None of their people inspects the containers?

[Traduction]

**Le président:** Merci, capitaine McKay. Etes-vous satisfait de cette réponse, sénateur Muir?

**Le sénateur Muir:** Oui. Ça ira pour l'instant.

**Le président:** Peut-on maintenant passer à l'annexe? Dois-je appeler chaque règle?

Règle 1.

Règle 2.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, permettez-moi de demander quel organisme gouvernemental ou privé, si le contrat est adjugé à un organisme privé, a procédé aux tests relatifs à l'agrément aux fins de la sécurité des matériaux utilisés pour le conteneur.

**M. McKay:** Cela sera fait, monsieur, par les organismes autorisés approuvés par Transports Canada.

**Le sénateur Haidasz:** Par exemple?

**M. McKay:** Ceux qui ont été identifiés jusqu'à maintenant sont ceux que l'on connaît sous le nom de «sociétés de la classification».

**Le sénateur Haidasz:** Donnez-nous des exemples.

**M. McKay:** Telles que la Lloyd's qui surveille la construction des navires, des centrales nucléaires, etc. *Le American Bureau of Shipping* est un autre.

**Le sénateur Haidasz:** Au Canada—

**M. McKay:** Il y en a environ 13.

**Le sénateur Haidasz:** Au Canada, qui effectuera les essais relatifs à la sécurité de la structure du conteneur?

**M. McKay:** Ces organisations, monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Ils se rendront au Canada, afin de les vérifier sur place?

**M. McKay:** Ils sont déjà sur place, Monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Ils font cela sur place.

**M. McKay:** Oui, parce que la plupart des acheteurs de conteneurs veulent que ces derniers soient construits selon des normes précises et ils recourent à ces organismes qui s'assurent la surveillance pendant la construction. Par conséquent, la situation reste fondamentalement la même.

**Le sénateur Haidasz:** S'agit-il seulement de conteneurs destinés au commerce international ou cela s'applique-t-il également aux conteneurs servant au transport interprovincial?

**M. McKay:** La Convention exige que l'on vérifie les conteneurs destinés au commerce international, mais j'irais jusqu'à dire que même pour les conteneurs destinés au commerce interprovincial, on procède à des inspections au cours de la construction.

**Le sénateur Haidasz:** La Commission canadienne des transports a-t-elle quelque chose à voir avec les dispositions de ce projet de loi?

**M. McKay:** Non, Monsieur, à part le fait qu'elle ait participé à leur élaboration, Monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Aucun représentant de la Commission n'inspecte les conteneurs?



[Text]

**Captain McKay:** Not the freight containers, no. To the best of my knowledge, they inspect the chemical-carrying containers, which are somewhat more sophisticated than the ordinary freight containers.

**Senator Haidasz:** You are speaking of tankers here, are you, the railway containers?

**Captain McKay:** A container can consist of a straightforward freight container or it may become more sophisticated in order to carry liquids and gases.

**Senator Haidasz:** These containers are also carried by air transport, are they not?

**Captain McKay:** Containers are carried by air, but not normally ones carrying gas or inflammable liquids.

**Senator Haidasz:** You have spoken about the contents of the containers, sir. In Article V of the schedule it says:

The term "dangerous goods" shall have that meaning assigned to it by international agreements.

May I have a copy of the international agreement defining what dangerous goods are?

**The Chairman:** Would it be possible to obtain that, Mr. Cameron?

**Mr. Cameron:** Yes.

**The Chairman:** I think we should have that distributed to the committee, then. Mrs. Pritchard will arrange for that, I think.

Regulation 2.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, regulation 2, having to do with maintenance, says in clause 1 that "the owner of the container shall be responsible for maintaining it in safe condition." Who enforces or regulates that?

**Captain McKay:** The regulations which will stem from this bill will put the onus on government to enforce . . .

**Senator Haidasz:** The onus on whom?

**Captain McKay:** The federal government, and possibly provincial agencies acting in the surface mode, for which they have responsibility. But the prime responsibility, both in the convention and in the ensuing regulations, puts the responsibility fairly and squarely on the owner, and the role of the government simply will be to ensure that he is fulfilling this obligation.

**Senator Haidasz:** Are there any regulations governing the liability of the owner in case of default?

**Captain McKay:** Other than civil litigation, there is nothing whatsoever proposed in our regulations. I think I am correct in saying that.

**Senator Haidasz:** There is nothing in this bill?

**Captain McKay:** Nothing in this bill regarding liability.

**Senator Haidasz:** Is that wise?

[Traduction]

**M. McKay:** Pas les conteneurs de marchandises. A ce que je sache, ils inspectent les conteneurs servant à transporter des produits chimiques et qui sont un peu plus élaborés que les conteneurs ordinaires de marchandises.

**Le sénateur Haidasz:** Vous parlez des wagons citernes des chemins de fer?

**M. McKay:** Il peut s'agir d'un conteneur de marchandises ordinaire ou d'un conteneur un peu plus élaboré servant au transport des liquides et des gaz.

**Le sénateur Haidasz:** Il arrive que de tels conteneurs soient transportés par voie aérienne?

**M. McKay:** Certains conteneurs sont transportés par avion, mais tel n'est normalement pas le cas des conteneurs servant au transport des gaz et des liquides inflammables.

**Le sénateur Haidasz:** Vous avez parlé du contenu des conteneurs; à l'article V de l'annexe, il est stipulé que:

L'expression «marchandises dangereuses» aura le sens qui lui est donné par les accords internationaux.

Puis-je avoir un exemplaire de l'accord international définissant ce que sont les marchandises dangereuses?

**Le président:** Serait-il possible d'obtenir ce document, Monsieur Cameron?

**M. Cameron:** Oui.

**Le président:** Je crois que nous devrions distribuer ce document aux membres du Comité. M<sup>me</sup> Pritchard s'en occupera.

Règle 2.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, à la règle 2, il est question d'entretien; l'article 1 stipule que «il appartient au propriétaire du conteneur de le maintenir dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité.» Qui s'occupe de faire appliquer cette règle?

**M. McKay:** Aux termes des règlements qui découleront de ce projet de loi, le fardeau de la mise en application retombera sur le gouvernement . . .

**Le sénateur Haidasz:** Sur qui?

**M. McKay:** Le gouvernement fédéral, et peut-être aussi les organismes provinciaux utilisant le réseau de surface, dont ils ont la responsabilité. Mais la première responsabilité, tant aux termes de la Convention que de la réglementation, repose entièrement sur le propriétaire, et le rôle du gouvernement consistera tout simplement à s'assurer qu'il l'assume.

**Le sénateur Haidasz:** Existe-t-il des règlements régissant la responsabilité du propriétaire en cas de défaut?

**M. McKay:** Mis à part la jurisprudence civile, rien n'est proposé dans notre réglementation. Il me semble ne pas faire erreur.

**Le sénateur Haidasz:** Il n'y a rien dans ce projet de loi?

**M. McKay:** Rien en ce qui concerne la responsabilité.

**Le sénateur Haidasz:** Est-ce sage?

[Text]

**Mrs. Lamarre-Proulx:** The purpose of the act is to enforce the convention. I suppose it could have been inserted into the bill itself; but the only purpose of the bill is to give force of law to the Safe Containers Convention.

**Senator Haidasz:** No one has raised this issue previously?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** If so, it would have been raised between the departments.

**Captain McKay:** It has been raised quite extensively in discussions with industry. The outcome of such discussions was that the civil litigation that presently exists would suffice to cover all eventualities such as liability if and when they occur—and no doubt they will occur; but it was not felt necessary to insert specific liability clauses into this bill or into subsequent regulations.

**Mrs. Lamarre-Proulx:** There is a provision for contravening the regulations—penal sanctions. Subsection (2) says that if someone contravenes a regulation, he is guilty of an offence and is liable, on summary conviction, to a fine not exceeding \$5,000; but it is not a case of civil liability or of deciding beforehand what will be the civil damages.

**Senator Haidasz:** Getting back to the term “container,” how broad is the definition?

**Mrs. Lamarre-Proulx:** Article III indicates that they are “containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.” There is also the definition of “container” in article II, on page 6 of the bill.

**Senator Haidasz:** Does this definition include the whole oil tanker, or just that part of the oil tanker that holds the oil?

**Captain McKay:** To fall within the definition of “container,” the oil tanker would have to be contained within a structure that had bottom or top lifting devices. If, in fact, it falls within that definition, then it is a container. The only part that is tested under this convention is the basic frame structure of the corner posts, the bottom and the top.

**Senator Haidasz:** In other words, the oil tanker can be cheaply constructed but can still transport the material in a container as defined in this bill?

**Captain McKay:** As defined in this bill, but once it becomes a portable tank, which is the terminology used for the type of construction you are describing, there are other construction constraints upon it. There are very strict constraints placed upon this type of construction, both international and domestic; but they fall outside the confines of this particular piece of legislation.

**Senator Haidasz:** Do you think that is wise?

**Captain McKay:** This convention was developed solely to cover the two million-plus container population that is floating around the world, without having unilateral legislation drawn up in X number of countries. The sole purpose of this conven-

[Traduction]

**Mme Lamarre-Proulx:** L'objet de la loi est de faire appliquer la Convention. Je suppose qu'on aurait pu l'inclure dans le projet de loi; mais son seul objectif est de mettre en œuvre la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

**Le sénateur Haidasz:** Personne n'avait encore soulevé cette question?

**Mme Lamarre-Proulx:** Si elle l'a été, c'est entre ministères.

**M. McKay:** Elle a été étudiée à fond dans le cadre d'entretiens avec les représentants de l'industrie. En conclusion de ces entretiens, il semble que la jurisprudence actuelle couvre tous les cas, y compris les affaires de responsabilité, quand elles se produisent, et il ne fait aucun doute que ces choses arrivent; mais il n'a pas semblé nécessaire de prévoir, dans ce projet de loi ni dans la réglementation en découlant, de dispositions précises relatives à la responsabilité.

**Mme Lamarre-Proulx:** Il existe une disposition relative aux infractions aux règlements, aux sanctions. Le paragraphe 2 prévoit que l'auteur d'une infraction au règlement est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende n'excédant pas \$5 000; mais ce n'est pas une affaire de responsabilité civile, et il ne convient pas non plus de décider sur-le-champ quels seront les dommages-intérêts.

**Le sénateur Haidasz:** Pour revenir au terme «conteneur», que recouvre cette définition?

**Mme Lamarre-Proulx:** L'article III précise qu'il s'agit des «conteneurs utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien». Il existe aussi une définition de conteneur à l'article 2, page 6 du projet de loi.

**Le sénateur Haidasz:** Cette définition inclut-elle tout le pétrolier ou seulement les citernes qui reçoivent le pétrole?

**M. McKay:** Pour correspondre à la définition de «conteneur», le pétrolier doit être contenu à l'intérieur d'une structure dotée de dispositifs de levage à sa partie supérieure et à sa partie inférieure. S'il en est ainsi, il s'agit d'un conteneur. La seule partie qui est vérifiée aux termes de cette Convention est la structure de base des pièces de coin, des parties supérieure et inférieure.

**Le sénateur Haidasz:** Autrement dit, le pétrolier peut être de mauvaise construction et transporter néanmoins la marchandise dans un conteneur au sens où l'entend le projet de loi.

**M. McKay:** Au sens où l'entend ce projet de loi, mais dès qu'il s'agit d'une citerne mobile, comme on appelle cette construction dont vous parlez, d'autres normes de construction s'y appliquent. Il existe pour de telles constructions des normes très strictes, tant au pays qu'à l'étranger. Cependant elles débordent le cadre de ce projet de loi.

**Le sénateur Haidasz:** Estimez-vous cela très sage?

**M. McKay:** Ce projet de loi n'a été rédigé qu'en pensant aux deux millions de conteneurs qui naviguent sur toutes les mers du monde, et pour lesquels il n'existe dans un certain nombre de pays aucune législation unilatérale. Le seul objet de ce

[Text]

tion is to take care of this large population of standard freight containers. The rarer type of tank containers are already covered under different pieces of legislation, international conventions, et cetera. So if we try to encompass the sophisticated type of chemical, gas and flammable liquid carriers into this convention, it would have made it extremely ponderous and would have overruled existing requirements that were there prior to this convention coming into force.

**Senator Haidasz:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Regulation 3, Approval of New Containers. Regulation 4, Design Type Approved.

**Senator Muir:** Who has control over the safety approval plate? In other words, what is to prevent someone from putting a plate on there and saying, "We put this plate on there." It is a simple thing to take a piece of junk and put on a plate.

**Captain McKay:** Yes, it is. Insofar as requests for containers manufactured in Canada are concerned, or for which the DOT has to give approval, we will issue the manufacturer a series number, which will be recorded in Ottawa. I take your point, senator, that there is no guarantee that someone would not manufacture their own plates, manufacture a series number, and stick it on fraudulently. There is provision for their liability under this bill. If we are looking at the international scene, it would be very difficult indeed to pick that up.

**Senator Muir:** Would there be spot checks?

**Captain McKay:** Yes, we are doing spot checks, certainly. But something that looked rather fishy would have to be brought to our attention before we started checking the series number against, for instance, a Russian container, because once launched into the international trade we may never see Canadian containers again. It is a difficult problem.

**The Chairman:** Regulation 5. Regulation 6.

**Senator Molgat:** At whose expense is this carried on under regulation 6?

**Captain McKay:** It is done at the owner's expense. I should perhaps point out that it is not an additional expense or a brand new expense, because owners are already employing authorized organizations to ensure that the containers are built to a specific standard, which is laid down prior to purchase. So this would be a repetition of the particular process that is now in existence, but it would still be at the owner's expense.

**Senator Molgat:** But there is no additional burden to be placed at the whim of any administration.

**Captain McKay:** No. As long as the container meets the minimum standards laid down in this schedule, that is the only requirement we are looking at, sir.

**The Chairman:** Regulation 7.

[Traduction]

projet de loi est donc de couvrir ce vaste ensemble de conteneurs de fret standard. Des catégories de conteneurs plus rares font déjà l'objet de diverses lois, de conventions internationales et autres dispositions. Si bien que si nous avons essayé d'englober dans cette Convention les catégories très perfectionnées de transporteurs de produits chimiques, de gaz et de liquides inflammables, le projet de loi aurait été très laborieux et aurait annulé des exigences antérieures à l'entrée en vigueur de cette Convention.

**Le sénateur Haidasz:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Règle 3, Agrément des conteneurs neufs. Règle 4, Agrément par type de construction.

**Le sénateur Muir:** Qui a le contrôle de la plaque d'agrément aux fins de sécurité? En d'autres termes, peut-on empêcher que n'importe qui appose une plaque. Il est assez simple de prendre n'importe quoi et de mettre une plaque dessus.

**M. McKay:** C'est exact. En ce qui concerne les conteneurs fabriqués au Canada, pour lesquels le MDT doit donner son certificat de contrôle, nous donnerons aux fabricants un numéro de série qui sera enregistré à Ottawa. Je suis d'accord avec vous Sénateur, rien ne garantit que quelqu'un ne fabriquera lui-même ses propres plaques, des numéros de série et qu'il ne les apposera pas de façon frauduleuse. Il y a des dispositions prévues sur leurs responsabilités dans ce bill. Si nous jetons un coup d'œil sur la situation internationale, il serait très difficile de déceler de telles manœuvres.

**Le sénateur Muir:** Y aurait-il des contrôles sur le cas?

**M. McKay:** Oui, nous en faisons; certainement. Mais il faudrait que quelque chose de très suspect nous soit signalé avant que nous ne commençons à contrôler les numéros de série par exemple d'un conteneur russe, car une fois dans les circuits du commerce international, nous pouvons fort bien ne jamais revoir les conteneurs canadiens. C'est un problème difficile.

**Le président:** Règle 5. Règle 6.

**Le sénateur Molgat:** En ce qui concerne la Règle 6, qui assume les frais?

**M. McKay:** C'est aux frais du propriétaire. Je devrais peut-être ajouter que ce n'est pas une dépense supplémentaire ou un nouveau type de dépense, puisque les propriétaires font déjà appel à des fabricants autorisés pour s'assurer que les conteneurs sont construits suivant les normes, lesquelles sont fixées avant l'achat. Il ne s'agirait donc que de reprendre ce qui a déjà cours maintenant, mais ce serait toujours aux frais du propriétaire.

**Le sénateur Molgat:** Mais il n'y a aucune charge supplémentaire qui puisse dépendre des caprices d'une administration.

**M. McKay:** Non. Aussi longtemps que le conteneur satisfait aux normes minimales consignées dans cette annexe, nous ne cherchons pas plus loin.

**Le président:** Règle 7.

[Text]

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, throughout this annex we meet the word "administration". Could that be defined specifically, and elaborated upon, please?

**Captain McKay:** For the purposes of the convention that we are now looking at, albeit a part of the Canadian legislation, the administration would, in the case of Canada, be in the hands of Transport Canada, and in terms of the convention on an international scale it would be the government body of the administration that has the responsibility for issuing approvals; in other words, the equivalent of Transport Canada in other countries. In the United States, for instance, it is the United States Coastguard. In the United Kingdom it is the factories section of the Ministry of Industry.

**Senator Haidasz:** Does Transport Canada have the manpower and resources to carry out all this inspection, testing and overseeing, in view of all the cuts that have been made by Sinc Stevens, of the Treasury Board?

**Senator Muir:** I am sure that in the last 11 years, Mr. Chairman, we must have gathered enough people on staff to ensure that even if Sinclair Stevens cut back slightly we would still have an overload of inspectors.

**Senator Haidasz:** Is that so? Well, can the witness, Mr. Chairman, assure us that Transport Canada has enough financial and manpower resources to carry out adequately the provisions of this bill and the regulations within it?

**Captain McKay:** In reply to your question, it has always been the intention of the department, since this bill was developed, over the last three or four years, to use existing resources. The testing to which you refer is being done through delegation to authorized organizations. The spot checking will be done by people who are already in the vicinity, such as our own Coast Guard surveyors on the dock, and CTC inspectors will be in the veil area. The provincial people have also agreed that they would, or could, provide the capability as far as the road mode is concerned. It is therefore the intention to cover off the inspection, which is going to be minimal anyway, with existing resources.

**Senator Haidasz:** Are the existing resources adequate to carry out fully the provisions of this act and its regulations?

**Captain McKay:** We feel so, sir, yes.

**Senator Haidasz:** You can give that assurance?

**Captain McKay:** Yes, sir.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, I would like to have tabled for the committee the specific cuts that have been made by the Treasury Board since the new government has been in office in relation to everything that the word "administration" covers in this act. In other words, I want to know how many cuts, both financial and in the area of manpower, have been made since, say, June or July 1, 1979.

[Traduction]

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, le terme «administration» apparaît plusieurs fois dans cette annexe. Pourrait-il être défini de façon plus précise et pourrions-nous en discuter, s'il vous plaît?

**M. McKay:** Aux termes de la Convention que nous étudions, contrairement à ce que prévoit une partie de la législation canadienne, l'Administration, dans le cas du Canada, dépendrait de Transports Canada, et aux termes de cette Convention à l'échelle internationale, ce serait l'organisme administratif chargé de délivrer les agréments; en d'autres termes, l'équivalent de Transport Canada dans les autres pays. Aux États-Unis, par exemple, c'est la *United States Coast Guard*. Au Royaume-Uni, c'est la section des manufactures du ministère de l'Industrie.

**Le sénateur Haidasz:** Est-ce que Transports Canada dispose d'une main-d'œuvre et de moyens suffisants pour mener à bien ces inspections, contrôles et surveillance, étant donné les restrictions qui ont été apportées par Sinc Stevens du Conseil du trésor?

**Le sénateur Muir:** Je suis sûr qu'en onze ans, monsieur le Président, nous avons réuni suffisamment de personnel pour nous assurer d'un surcroît d'inspecteurs malgré les restrictions de Sinclair Stevens.

**Le sénateur Haidasz:** Est-ce exact? Eh bien, demandons au témoin, monsieur le président, de nous assurer que Transports Canada dispose de suffisamment de moyens financiers et de main-d'œuvre pour faire appliquer correctement les dispositions de ce bill et ses règlements.

**M. McKay:** Pour répondre à votre question, la politique du ministère depuis l'élaboration du projet de loi au cours des trois ou quatre dernières années a été d'utiliser les ressources existantes. Le test auquel vous faites allusion est effectué par des organismes autorisés qui en ont reçu le mandat par délégation. Les vérifications au hasard seront faites par des gens qui sont déjà sur place, notamment nos propres agents de la garde côtière, et les inspecteurs du CTC seront dans le secteur. Les représentants provinciaux ont également convenu qu'ils pourraient s'occuper des vérifications pour ce qui est du transport routier. Nous avons donc l'intention d'absorber le coût des vérifications, qui sera minime de toute façon, avec les moyens du bord.

**Le sénateur Haidasz:** Les ressources courantes suffisent-elles à l'application entière des dispositions de cette loi et des règlements qui s'y rattachent?

**M. McKay:** Nous pensons que oui, Monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Vous pouvez nous en assurer.

**M. McKay:** Oui Monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, j'aimerais que l'on dépose à l'intention du Comité, un rapport sur les coupures qui ont été faites par le Conseil du Trésor depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement en ce qui a trait aux activités dites d'administration prévues dans la loi. En d'autres termes, je veux savoir combien de réductions, tant du point de vue financier que des ressources humaines ont été effectuées depuis disons le 1<sup>er</sup> juin ou juillet 1979.

[Text]

**The Chairman:** I doubt very much if this witness is the right person to ask for that information.

**Senator Haidasz:** He has a pipeline to the top.

**The Chairman:** Just a minute, now. If you want an answer to that question, I shall be glad to see what witness is well qualified to provide it, and if it is the wish of the committee that that witness be called, we will of course call him or her, as the case may be; but I doubt very much if this witness is qualified to give you that kind of answer.

**Senator Haidasz:** Agreed.

**Senator Langlois:** Could not this information be provided later on, in writing, to you, for instance?

**The Chairman:** Surely. I will undertake, if that is satisfactory to the committee—and it may or may not be what Senator Haidasz had in mind,—to ask that question in writing of the minister, and to distribute his reply.

**Mr. Cameron:** I think we can provide that information, Mr. Chairman.

**Senator Haidasz:** If I may just elaborate, my concern is with the safety of the public, and that is affected by these containers. My concern also has been increased since I heard that, for example, in the CTC, there have been many layoffs, or cutting of manpower resources, as a consequence of the recent decisions of the Treasury Board, specifically in the area of rail transport. We all have the Mississauga disaster in our minds, of course, and I think we should know about it if any cuts have been made in manpower or financial resources so far as inspection of containers or anything else under this act is concerned.

**The Chairman:** That is fair enough. No one is objecting to that. All I am saying is that I do not believe this witness is the right person to provide that kind of information to you. We will discuss how we shall obtain that information before the bill is further dealt with.

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, if I might make a general comment, safety is the high priority with Transport Canada, and there have been no cuts in that area.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, if I may add to what Senator Haidasz has said, I am very happy to see that he is so interested in safety at the moment, and I am being very serious on this matter. Mr. Charles Turner, member for London, said on the CBC just a day or so ago, regarding the Mississauga affair, that he has been trying desperately for 11 years to get more inspectors on to the railways, through the CTC, with a view to preventing just such a thing as happened in Mississauga. This is not something that has happened just in the last few months. Mr. Turner has been trying for 11 years to do this.

**The Chairman:** Well, perhaps we may pass on from that, with the undertaking that we will deal with this matter before the bill is reported and see how we can get the best information before the committee.

I now call Regulation 7.

[Traduction]

**Le président:** Je crains que notre témoin ne soit pas vraiment en mesure de nous fournir cette information.

**Le sénateur Haidasz:** Qu'il remonte à la source.

**Le président:** Un instant. Si vous voulez une réponse à votre question, je me ferai un plaisir d'essayer de trouver le témoin capable de vous la donner, et si le Comité désire convoquer ce témoin, je le ferai. Mais je doute fort que le témoin ici présent ait la compétence de répondre à votre question.

**Le sénateur Haidasz:** D'accord.

**Le sénateur Langlois:** Cette information ne pourrait-elle pas nous être communiquée plus tard par écrit?

**Le président:** Sûrement. Si le comité le veut bien—il se peut que cela ne corresponde pas à l'idée du sénateur Haidasz—mais je verrai à ce que cette question soit adressée au ministre par écrit et à distribuer sa réponse.

**M. Cameron:** Je crois que nous avons l'information, Monsieur le président.

**Le sénateur Haidasz:** Si vous me permettez d'élaborer un peu, la sécurité du public m'inquiète et ces conteneurs constituent une menace. Mon inquiétude est d'autant plus grande depuis que j'ai entendu dire, par exemple, qu'il y a eu à la CTC de nombreuses mises à pied ou réductions de main-d'œuvre par suite des récentes décisions du Conseil du trésor, particulièrement dans le domaine du transport ferroviaire. Le désastre de Mississauga habite notre esprit, bien entendu, et je crois que nous devrions être mis au courant de toute réduction financière ou de ressources humaines susceptible d'influer sur l'inspection des conteneurs ou toute autre chose prévue aux termes de la présente loi.

**Le président:** C'est assez juste. Personne ne s'oppose à cela. Tout ce que je dis c'est que d'après moi le témoin ici présent n'est pas la personne qui peut véritablement vous fournir ce genre de renseignements. Nous discuterons de la façon d'obtenir cette information avant de poursuivre l'étude du projet de loi.

**M. Cameron:** Monsieur le président, permettez-moi de dire que, en général, la sécurité passe en grande priorité à Transports Canada, et il n'y a pas eu de coupures dans ce secteur.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, si vous me permettez d'ajouter à ce que le sénateur Haidasz a dit, je suis très heureux de voir qu'il se préoccupe à ce point de la sécurité en ce moment, et soyez assuré de mon sérieux. M. Charles Turner, député de London, a déclaré à la chaîne de télévision CBC il y a un jour ou deux, au sujet de l'affaire de Mississauga, qu'il demandait désespérément depuis 11 ans des inspections plus fréquentes des chemins de fer, par le biais de la CTC, afin de prévenir des incidents comme celui-là. Ce n'est pas une nouvelle préoccupation qui remonte à seulement quelques mois. M. Turner exerce des pressions depuis 11 ans.

**Le président:** Eh bien, nous pourrions continuer à partir de là avec l'assurance que nous nous occuperons de cette question avant que le projet de loi ne soit rapporté, et voir à obtenir pour le comité la meilleure information qui soit.

Je mets en délibération la règle 7.

## [Text]

Regulation 8.

Regulation 9.

The Appendix on page 20.

The Appendix on page 21.

Annex II, that part of it which appears on page 22.

That part of Annex II which appears on page 23.

That part of Annex II which appears on page 24.

That part of Annex II which appears on page 25.

That part which appears on page 26.

That part of it which appears on page 27.

This brings us to the end of the bill, the convention and the annexes thereto.

This, as I recall, leaves three questions to be dealt with. The first concerned languages and was raised by Senator Yuzik. The second one was raised by Senator Haidasz with reference to sufficiency of personnel. The third was the one which I mentioned earlier relating to clause 6 of the bill.

Now perhaps we could deal with the question raised by Senator Haidasz and try to settle how we are going to provide the information for which he asked. It was suggested by Senator Langlois that we might dispose of the matter by means of a written document to be distributed, the document to be signed or authenticated by an appropriate, responsible person in the department. I do not know if that is satisfactory to the committee or to all members thereof. If it is, we will ask that that be taken care of—that is, the procurement of the written document—by Mr. Cameron. I will be glad to have a precise question framed, if any member of the committee wishes to do so now, so that Mr. Cameron will know exactly what it is he is being asked to procure for the committee.

**Senator Haidasz:** Does that include my request for the definition of “dangerous products” according to the international convention?

**The Chairman:** It could, but we could first of all deal with your question relating to sufficiency of personnel and the safety aspect of the matter. Would you mind framing the question exactly as you would like to have it considered?

**Senator Haidasz:** I would like to have the numbers and the financial resources, before and after the recent Treasury Board cuts, as far as inspection and testing of those articles that come under this bill are concerned.

**The Chairman:** From the safety point of view only, or from any other point of view?

**Senator Haidasz:** Safety, inspection and control.

**The Chairman:** And when you use the word “recent”, I suppose that is subject to fairly wide interpretation. Would you, instead of the word “recent,” give us some more specific date?

**Senator Haidasz:** Well, the announcements by Treasury Board of cuts and freezes in the Department of Transport and the Canadian Transport Commission insofar as they relate to matters contained in this bill.

## [Traduction]

Règle 8.

Règle 9.

L'appendice à la page 20.

L'appendice à la page 21.

La partie de l'annexe II, à la page 22.

La partie de l'annexe II à la page 23.

La partie de l'annexe II à la page 24.

La partie de l'annexe II à la page 25.

C'est la partie qui figure à la page 26?

Ou bien celle qui figure à la page 27?

Ceci nous amène à la fin du projet de loi, à la convention et aux annexes.

Si j'ai bonne mémoire, il nous reste trois questions à traiter; la première est une question de langue soulevée par le sénateur Yuzik; la deuxième, soulevée par le sénateur Haidasz, concerne la suffisance de personnel, et la troisième, c'est celle dont j'ai déjà parlé au sujet de l'article 6 du projet de loi.

Nous pourrions peut-être maintenant traiter de la question soulevée par le sénateur Haidasz et essayer de déterminer comment fournir les renseignements qu'il a demandés. Le sénateur Langlois a proposé que nous réglions la question par un document écrit, qui serait signé ou authentifié par un fonctionnaire compétent du ministère, puis distribué. Je ne sais pas si cette solution satisfait le Comité ou tous ses membres. Dans l'affirmative, nous pourrions demander à M. Cameron de s'occuper de fournir le document écrit en question. Il serait utile qu'une question précise soit formulée par un des membres du Comité, de sorte que M. Cameron sache exactement ce que le Comité désire obtenir.

**Le sénateur Haidasz:** Cela comprend-il ma demande de définition de “produits dangereux” aux termes de la convention internationale?

**Le président:** Il pourrait en être ainsi, mais nous pourrions d'abord traiter de votre question sur la suffisance de personnel et la sécurité. Pourriez-vous formuler la question exactement comme vous aimeriez qu'elle soit examinée?

**Le sénateur Haidasz:** J'aimerais connaître les chiffres et les ressources financières avant et après les récentes réductions du Conseil du Trésor en ce qui concerne l'inspection et la mise à l'essai des articles assujettis au présent projet de loi.

**Le président:** Du point de vue de la sécurité seulement?

**Le sénateur Haidasz:** De la sécurité, de l'inspection et du contrôle.

**Le président:** En employant le terme “récent”, vous laissez place à une interprétation passablement large. Plutôt que d'utiliser ce terme, pourriez-vous nous donner une date précise?

**Le sénateur Haidasz:** Ce serait la date à laquelle le Conseil du Trésor a annoncé les réductions et gels au ministère des Transports et à la Commission canadienne des Transports en ce qui concerne les points visés au présent projet de loi.

[Text]

**Mr. Cameron:** We can only provide that in relation to Transport Canada. We would have to ask CTC to provide the information with respect to CTC.

**Senator Muir:** We might as well get the broad scope of the situation, since Mr. Cameron is available, and since such information might be forthcoming through him, if this is acceptable to him, in view of the fact that the Liberal member for London, a former railway engineer, stated very emphatically that he has been attempting for 11 years to get more inspectors, particularly with respect to railways. We have seen the results of the Mississauga situation. So is it possible to go back 11 years and find out how that graph would appear?

**Mr. Cameron:** I think that question should be directed to CTC and not to Transport Canada.

**The Chairman:** If it is the desire of the committee, we could of course seek to have appropriate witnesses from the CTC appear before the committee. I am not sure if the committee wishes to do that, but if it wishes to give me those instructions, I shall attempt to have them carried out.

**Senator Haidasz:** I would like to support that suggestion—that members of the CTC appear before the committee to answer questions relating to safety and contents and all other such aspects of this bill.

**The Chairman:** I am sure we can seek to do that. One should keep in mind, of course, that this bill is restricted in its application to matters related to implementing the international convention for safe containers.

**Senator Haidasz:** Yes, Mr. Chairman, but we know there was some fault in the containers containing the dangerous products involved in the Mississauga mishap.

**The Chairman:** I am not suggesting that there wasn't, but the committee is limited to dealing with what has been referred to it. What has been referred to it is Bill S-5, which is entitled "An Act to implement the International Convention for Safe Containers". All I am pointing out is that that is all the committee is authorized to inquire into. That is the only authority that the committee has, and that is all we can ask witnesses to bring information about. This is not a general inquiry.

**Senator Haidasz:** No, I appreciate that, but I just want to make sure of the import of this bill, and whether it is satisfactory as far as containers, inspections and supervision and other such things are concerned.

**The Chairman:** I quite understand what you are saying, and all I ask is that you understand what I am saying with respect to the scope of the bill. Everything in the scope of the bill will be examined as deeply and as widely as the committee wishes; but beyond the scope of the bill we are not authorized to go.

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, containers in this bill have no connection with the containers as far as the accident in Mississauga is concerned. We are not talking about the same containers: we are talking about the containers as described by Captain McKay which are these boxes.

[Traduction]

**M. Cameron:** Nous pourrions vous fournir ce que vous demandez par rapport à Transports Canada seulement. Il faudrait que nous demandions à la C.C.T. de vous fournir elle-même les renseignements la concernant.

**Le sénateur Muir:** On pourrait également tâcher d'obtenir une vue d'ensemble de la situation, grâce à M. Cameron et ces renseignements pourraient nous parvenir par son entremise, s'il le juge acceptable. N'oublions pas que le député libéral de London, ancien ingénieur ferroviaire, a affirmé avec force qu'il avait essayé pendant 11 ans d'obtenir plus d'inspecteurs, notamment en ce qui concerne les chemins de fer. Nous avons vu ce que donnent des situation comme celles de Mississauga. Est-il par conséquent possible de retourner 11 ans en arrière pour voir à quoi ressemblerait ce graphique?

**M. Cameron:** Je pense que cette question devrait être adressée non pas à Transports Canada, mais à la C.C.T.

**Le président:** Si le comité le désirait, nous pourrions évidemment convoquer les représentants compétents de la C.C.T. Je ne suis pas certain que ce soit ce que veut le Comité, mais s'il me le demande, je le ferai.

**Le sénateur Haidasz:** J'aimerais appuyer cette proposition: que des membres de la C.C.T. comparaissent devant le comité pour répondre à des questions sur la sécurité et autres aspects semblables du projet de loi.

**Le président:** Je suis certain que nous pouvons le faire. Il ne faut évidemment pas oublier que l'application du présent projet de loi se limite aux questions liées à la mise en œuvre de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

**Le sénateur Haidasz:** Oui, monsieur le président, mais nous savons que les conteneurs de produits dangereux en cause dans l'accident de Mississauga étaient défectueux.

**Le président:** Je ne dis pas le contraire, mais le comité peut traiter uniquement de ce qui lui a été déféré, soit du bill S-5, intitulé "Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs". Je veux simplement faire remarquer que c'est tout ce que le comité est autorisé à étudier. C'est le seul pouvoir qu'ait le comité, et c'est uniquement à ce sujet que nous pouvons demander à des témoins de nous fournir des informations. Il ne s'agit pas ici d'une enquête générale.

**Le sénateur Haidasz:** Je le reconnais, mais je veux simplement m'assurer de la portée du projet de loi, et savoir s'il est satisfaisant du point de vue des conteneurs, des inspections, de la surveillance, et autres éléments semblables.

**Le président:** Je comprends, et je vous demande simplement à votre tour de comprendre ce que je dis sur la portée du projet de loi. Tout ce qui entre dans le cadre du projet de loi sera examiné de façon aussi vaste et profonde que le veut le comité. Mais nous ne sommes pas autorisés à déborder ce cadre.

**M. Cameron:** Monsieur le président, les conteneurs visés au présent projet de loi n'ont pas de rapport avec ceux en cause dans l'accident de Mississauga. Nous ne parlons pas des mêmes conteneurs. Nous parlons des conteneurs décrits par M. McKay.

[Text]

**Senator Haidasz:** But they transport these dangerous liquids, or they can, according to one of the articles that I mentioned. These containers will hold dangerous contents and they will be in Canada. They will be flying over Canada or they will be transported across Canada. I want assurances that they are safe containers and I want to know what those containers can carry.

**The Chairman:** If, as I apprehend it is, it is the wish of the committee, we will seek to obtain witnesses from the CTC who will be able to deal with matters lying within the scope of this bill. Perhaps Captain McKay would care to add a comment.

**Captain McKay:** Perhaps I should point out, Mr. Chairman, that the containers we are talking about, the containers covered by this bill, carry an extremely small percentage of the dangerous goods referred to. Such containers carry a small percentage of the dangerous goods moved within Canada. The containers we are talking about here are basically designed for international trade. The tank containers containing dangerous goods fall under another piece of jurisdiction, another approval system. The tank container we are talking about as being an international module carrying dangerous goods does not fall under this convention, other than the fact that the basic frame structure containing the tank is tested. The tank itself is tested under totally different criteria and such tanks were not involved in the Mississauga incident. In fact, the number of these tanks moving within Canada probably constitutes about less than 1 per cent of the chemicals moving within Canada in bulk. This is a rather rare unit, and it is certainly rare in North America. It is rare on the railways. They use their own railway tank containers which have nothing whatsoever to do with this bill. I would repeat that, with respect to dangerous goods, a minor proportion is carried in these types of containers.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I should like to ask Captain McKay one or two questions. I understand you are the Superintendent of Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard.

**Captain McKay:** Yes, sir.

**Senator Riley:** I should like to refer particularly to the Port of Saint John. When you say Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard, does that have to do with cranes?

**Captain McKay:** Ship safety does, sir. That covers the crane aspect. My personal expertise is not on cranes, however, sir.

**Senator Riley:** But you have inspectors who are supposed to be trained in respect of the weight, capacity and the mechanical efficiency of these cranes, is that right?

**Captain McKay:** Yes, sir.

**Senator Riley:** Perhaps you are not familiar with this, but do you have Coast Guard inspectors always on hand in the Port of Saint John or are they scattered around?

**Captain McKay:** With respect to the inspectors you refer to as responsible for crane inspection, there are at least two or three based in Saint John permanently.

[Traduction]

**Le sénateur Haidasz:** Mais ils transportent des produits liquides dangereux, ou peuvent le faire, conformément à l'un des articles que j'ai mentionnés. Ces conteneurs renfermeront des produits dangereux et ils circuleront dans notre pays. Ils seront transportés par air et par terre sur tout notre territoire. Je veux que l'on m'assure que ces conteneurs offrent toutes les garanties de sécurité, et je veux savoir ce qu'ils peuvent transporter.

**Le président:** Si, comme je le crains, c'est là le désir du comité, nous demanderons à des témoins de la C.C.T. de répondre aux questions relatives au présent projet de loi. M. McKay voudra peut-être faire d'autres observations.

**M. McKay:** Peut-être devrais-je signaler, monsieur le président, que les conteneurs dont il s'agit ici, ceux dont traite le projet de loi, ne transportent qu'un très faible pourcentage des produits dangereux acheminés à l'intérieur du pays. Ces conteneurs sont destinés avant tout au commerce international. Les conteneurs-citernes contenant des produits dangereux relèvent d'une autre compétence. Le conteneur-citerne considéré comme étant une unité internationale transportant des produits dangereux ne tombe pas sous le coup de la présente Convention, outre le fait que la structure de base renfermant le conteneur est soumise à des essais. Le conteneur lui-même est soumis à des essais en vertu de critères totalement différents et il n'a pas été impliqué dans l'incident de Mississauga. En fait, le nombre de ces conteneurs acheminés à l'intérieur du pays représente probablement moins de 1% des produits chimiques en vrac circulant dans le pays. Ces unités sont assez rares tout au moins en Amérique du Nord. On les retrouve rarement sur les chemins de fer. Ceux-ci utilisent leurs propres conteneurs-citernes qui n'ont aucun point commun avec le présent projet de loi. En ce qui concerne les produits dangereux, je répète qu'un très petit nombre est transporté dans de tels conteneurs.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'aimerais poser à M. McKay une ou deux questions. Monsieur McKay, vous êtes surintendant des cargaisons et conteneurs, Garde côtière, Sécurité des navires.

**M. McKay:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais parler en particulier du port de Saint-Jean. Les grues relèvent-elles de cette division des Cargaisons et des conteneurs, garde côtière, Sécurité des navires?

**M. McKay:** De la sécurité des navires, oui. Je ne suis toutefois pas spécialisé dans ce domaine.

**Le sénateur Riley:** Mais vous avez des inspecteurs qui sont censés être spécialisés dans la charge, la capacité et le rendement mécanique de ces grues, n'est-ce pas?

**M. McKay:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Peut-être l'ignorez-vous, mais existe-t-il des inspecteurs de la Garde côtière qui sont toujours disponibles dans le port de Saint-Jean ou sont-ils dispersés?

**M. McKay:** En ce qui concerne les inspecteurs chargés de l'inspection des grues, il y en a au moins deux ou trois établis en permanence à Saint-Jean.



[Text]

**Senator Riley:** They are there at all times?

**Captain McKay:** Yes, sir.

**Senator Muir:** It is similar to the inspectors you have based in Sidney Harbour?

**Captain McKay:** Exactly the same, sir.

**Senator Riley:** What training would they get?

**Captain McKay:** Their training is based, first, on the fact that they are normally either marine engineers or marine deck officers who are used to dealing with this type of machinery—certainly the ship-board machinery—during their time spent at sea. This is then further built upon by orientation and on-the-job training when they do come on shore to take up these duties.

**Senator Riley:** To whom do they report?

**Captain McKay:** Their ultimate responsibility obviously is to Ottawa, but the system is that they work within a region. Your region would be the Maritimes Region. They would report to the regional manager of Ship Safety in the Maritimes Region, based in Dartmouth. That region operates more or less as an independent entity.

**Senator Riley:** But they are always on duty in the Port of Saint John?

**Captain McKay:** They are always on duty. Obviously, they keep office hours, but if a call comes in outside office hours they are available.

**Senator Riley:** Do they inspect every ship that is there, cranes or not?

**Captain McKay:** To the best of my knowledge, they do not inspect every ship. It is a spot check service that is provided. They come down, on request, when specific requests are made.

**Senator Riley:** Do they accept requests from the longshoremen's association?

**Captain McKay:** Specifically for Saint John, I could not say. I would say that they ought to, unless this is becoming repetitive. Normally, if something is amiss and is picked up by the longshoremen, then our officers would respond to a genuine complaint.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, I do not want to interrupt my dear friend Senator Riley, but in the Port of Sidney, if the ILA finds something it thinks is wrong it calls the inspectors and they are in there in no time at all to check it out.

**Captain McKay:** That is done in most ports. Specifically for Saint John, I could not say if there is a peculiar problem there, but talking about Canada as a whole our surveyors are there to respond to complaints, and who would be better qualified to pick up a complaint than the longshoremen who are handling the gear?

**Senator Muir:** Exactly.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Ils sont là en tout temps?

**M. McKay:** C'est exact.

**Le sénateur Muir:** Est-ce un peu comme les inspecteurs qui se trouvent dans le port de Sidney?

**M. McKay:** C'est exactement la même chose, monsieur.

**Le sénateur Riley:** Quelle formation doivent-ils avoir?

**M. McKay:** D'habitude, ce sont des ingénieurs maritimes ou des officiers de pont qui connaissent bien cet équipement, du moins celui qui se trouve sur les navires. A ces connaissances s'ajoutent la formation en cours d'emploi lorsqu'ils entrent en fonction.

**Le sénateur Riley:** De qui relèvent-ils?

**M. McKay:** La plus grande autorité est évidemment Ottawa, mais ils travaillent par région. Votre région serait la région atlantique ou la région des Maritimes. Ils relèvent du directeur régional de la Sécurité des navires dans la région des Maritimes, établie à Dartmouth. Cette région travaille plus ou moins comme une entité indépendante.

**Le sénateur Riley:** Mais ils sont toujours en devoir dans le port de Saint-Jean?

**M. McKay:** Ils sont toujours en devoir. Ils observent les heures de travail, mais ils sont disponibles si un appel leur est lancé en dehors de ces heures.

**Le sénateur Riley:** Inspectent-ils chaque navire muni ou non de grues?

**M. McKay:** Autant que je sache, ils n'inspectent pas chaque navire. Il s'agit d'un service de vérification au hasard. Ils offrent leurs services lorsque des demandes précises sont faites.

**Le sénateur Riley:** Acceptent-ils des demandes de l'Association de débardeurs?

**M. McKay:** En ce qui concerne le port de Saint-Jean, je ne pourrais vous dire. Je dirais qu'ils devraient le faire, à moins que cela ne devienne répétitif. D'habitude, si une chose est déplacée mais que les débardeurs la retrouvent, nos agents doivent répondre à une véritable demande.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, je ne veux pas interrompre le sénateur Riley, mais dans le port de Sidney, si l'Association internationale des débardeurs trouve quelque chose qui leur semble inhabituel, elle fait appel aux inspecteurs qui s'y rendent immédiatement pour procéder à une vérification.

**M. McKay:** C'est ce qui se produit dans la plupart des ports. En ce qui concerne celui de Saint-Jean, je ne pourrais vous dire s'il existe un problème particulier, mais en ce qui concerne le Canada en général, nos inspecteurs s'y trouvent pour répondre aux plaintes, et qui serait mieux qualifié que les débardeurs, qui s'occupent des marchandises, pour s'occuper des plaintes?

**Le sénateur Muir:** Exactement.

[Text]

**Senator Riley:** Can the captain of a ship deny the inspector the right to go aboard and inspect?

**Captain McKay:** No, sir. They have the right to go aboard and, if necessary, to stop the loading.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, the qualifications Captain McKay has outlined for these inspectors are similar to the qualifications of steamship inspectors. Are they in fact the same group of inspectors?

**Captain McKay:** Yes, sir, exactly the same group.

**Senator Riley:** Captain McKay, within the last year or so there was an unfortunate death caused by an inefficient crane in the Port of Saint John. I am told by the longshoremen's association that there was no Coast Guard inspector available.

**Captain McKay:** I am not aware of that specific incident, sir, but I will bring the matter to the attention of our people and we will pursue that further. We will find out why there was no inspector available, if in fact there was not. I will certainly make inquiries through my superiors when I get back.

**The Chairman:** Will you inform Senator Riley of what you find, please?

**Captain McKay:** Yes.

**Senator Riley:** Thank you.

**The Chairman:** Are there any further questions about this bill, honourable senators? If not, perhaps we could consider our deliberations with reference to it concluded for today and embark on consideration of Bill S-6. Since obviously we are going to have to meet again on Bill S-5, we shall see if any department other than the Department of Transport wishes to pursue the possibility of some amendment to clause 6.

If the committee agrees, we might excuse the witnesses, apart from those who will be required in connection with Bill S-6, and we will ask them to be available when the committee again meets to consider Bill S-5.

I thank Mr. Cameron and his associates for their attendance and assistance this morning. They may now be excused.

**Mr. Cameron:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Est-ce que le capitaine d'un navire peut refuser à l'inspecteur le droit de monter bord pour effectuer son inspection?

**M. McKay:** Non. Les inspecteurs ont le droit de monter à bord et si nécessaire d'interrompre le chargement.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, les qualifications qu'a exposé le capitaine McKay en ce qui concerne ces inspecteurs ressemblent à celles des inspecteurs pour bateaux à vapeur. Font-ils en fait partie de la même catégorie?

**M. McKay:** Oui, exactement la même.

**Le sénateur Riley:** Capitaine McKay, j'ai entendu dire qu'au cours de l'année dernière, une grue déficiente du port de Saint-Jean aurait causé la mort d'un employé. L'Association des dockers m'a dit qu'à ce moment-là il n'y avait pas d'inspecteur disponible de la garde côtière.

**M. McKay:** Je n'étais pas au courant de cet accident, mais j'attirerais l'attention de mes collègues sur cette question, que nous approfondirons d'ailleurs. Nous essayerons de trouver pourquoi il n'y avait pas d'inspecteur disponible, si toutefois c'était le cas. Je ferai certainement une enquête auprès de mes supérieurs lorsque je serais de retour.

**Le président:** Pourriez-vous informer le sénateur Riley des résultats s'il vous plaît?

**M. McKay:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Merci.

**Le président:** Il y a-t-il d'autres questions au sujet de ce Bill, honorables sénateurs? Sinon, nous pourrions peut-être considérer nos délibérations concernant ce Bill comme terminées pour aujourd'hui et commencer à étudier le Bill S-5. Comme, de toute évidence, nous devons nous rencontrer à nouveau au sujet du Bill S-5, nous allons voir si un autre ministère, en dehors du ministère des Transports, désire envisager la possibilité d'apporter un amendement à l'article 6.

Si le Comité est d'accord, nous pourrions laisser partir les témoins, mis à part ceux dont nous avons besoin pour le Bill S-6. Nous leur demanderons d'être à notre disposition, lorsque le Comité siégera à nouveau pour étudier le Bill S-5.

Je remercie donc M. Cameron et ses collaborateurs d'être venus et de nous avoir aidés au cours de cette matinée. Ils peuvent maintenant partir.

**M. Cameron:** Merci, Monsieur le président.





*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESSES-TÉMOINS

*From the Department of Transport:*

Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister;  
Mrs. Louise Lamarre-Proulx, Solicitor;  
Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations;  
Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers Ship Safety, Coast Guard.

*Du ministère des Transports:*

M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal;  
M<sup>me</sup> Louise Lamarre-Proulx, avocat;  
M. Norman Beaudry, directeur, Relations internationales;  
Capitaine Barry McKay, surintendant, cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière.



First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

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 GEORGE I. SMITH

---

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

---

Thursday, November 15, 1979

Le jeudi 15 novembre 1979

**Issue No. 2**

**Fascicule n° 2**

**First Proceedings on:**  
Bill S-6, intituled:

“An Act to amend an Act to provide  
for the appointment of a Port Warden  
for the Harbour of Quebec and to  
amend an Act to amend and consolidate  
the Acts relating to the  
office of Port Warden for the  
Harbour of Montreal”

**Premier fascicule concernant:**  
Le Bill S-6, intitulé:

«Loi modifiant l'acte pour  
pouvoir à la nomination d'un  
gardien de port pour le havre  
de Québec et modifiant l'acte  
à l'effet d'amender et refondre  
les actes concernant l'emploi  
de gardien de port pour le  
havre de Montréal»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

\**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith  
*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

\**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from the Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada, Hull, Québec, 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,  
Approvisionnement et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, November 6, 1979:

"The Order of the Day being read,  
With leave of the Senate,

The Honourable Senator Marchand, P.C., resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Charbonneau, seconded by the Honourable Senator Walker, P.C., for the second reading of the Bill S-6, intitled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal".

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 Roblin, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Charbonneau, 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."

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mardi 6 novembre 1979:

«A la lecture de l'Ordre du jour,  
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Marchand, C.P., reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Charbonneau, appuyé par l'honorable sénateur Walker, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Roblin, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Charbonneau, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 15, 1979  
(3)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 11:05 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith (*Colchester*), presiding.

*Present:* The Honourable Senators Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Riley and Smith (*Colchester*). (7)

*In attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee proceeded to consider Bill S-6, intituled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal".

*Witnesses:*

*From the Department of Transport:* Mr. Don Findlay, Director, Ship Safety, Coast Guard; Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard; Mrs. Mary Temple, Solicitor; Captain Pierre Petit, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard. *From the Department of Justice:* Mr. Gérard Bertrand, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel.

Mr. Findlay made a statement.

The witnesses answered questions.

At 11:50 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 NOVEMBRE 1979  
(3)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 05, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*Colchester*), (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Molgat, Riley et Smith (*Colchester*). (7)

*Aussi présent:* M. R. L. Duplessis, c.r., Secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill S-6 intitulé: «Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal».

*Témoins:*

*Du ministère des Transports:* M. Don Findlay, Directeur, Sécurité des navires, Garde côtière; Capitaine Barry McKay, Surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière; M<sup>me</sup> Mary Temple, Avocat; Capitaine Pierre Petit, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière; *Du ministère de la Justice:* M. Gérard Bertrand, c.r., Premier conseiller législatif associé.

M. Findlay fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 15, 1979

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-6, to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, met this day at 11 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** The committee will now turn its attention to Bill S-6. Captain Barry McKay, of the Department of Transport, is one of the witnesses who is prepared to help us with the consideration of this bill.

We have with us Mr. Don Findlay, Director, Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport. Perhaps, Mr. Findlay, you will introduce your associate and then make any preliminary remarks.

**The Chairman:** In view of Senator Marchand's interest in certain aspects of the bill, I shall then call on him for his comments. Please proceed, Mr. Findlay.

**Mr. Don Findlay, Director, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Department of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. On my right is Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard. Next to him is Mr. Gerard Bertrand, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel, Department of Justice; and Mrs. Mary Temple, Solicitor with the Department of Transport. Sitting behind is Captain Pierre Petit, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard, Department of Transport.

**Mr. Findlay:** Mr. Chairman, honourable senators, my introductory remarks will, of course, be brief, bearing in mind the comprehensive introduction given at the time of the bill's second reading.

Bill S-6 will eliminate the ceiling tariffs established in the nineteenth century for services performed in Quebec and Montreal by the port wardens of both ports. This will permit the respective Boards of Trade to establish legally tariffs that are equitable in relation to those being charged by other agencies in North America for similar services. Any increases in the tariffs will initially require approval by the corporations' executive. As these bodies consist of respected members of the shipping industry representing both foreign and domestic operations, any such proposals will receive extremely close scrutiny.

One of the major objectives of both corporations is that the ports in question remain competitive, and this, together with the fact that final approval of any increase is required by the Governor in Council, guarantees that any tariffs established in the future will not prove excessive.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 15 novembre 1979

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-6, Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, se réunit aujourd'hui à 11 heures pour étudier le bill en question.

**Le sénateur George I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Le comité va maintenant étudier le bill S-6. Nous avons aujourd'hui avec nous, entres autres témoins, le capitaine Barry McKay, du ministère des Transports, qui est prêt à nous aider à étudier le bill.

Nous avons également avec nous le directeur de la Sécurité des navires, Garde côtière, M. Don Findlay, également du ministère des Transports. Monsieur Findlay, vous pourriez peut-être présenter vos collègues et passer à l'allocation d'ouverture.

**Le président:** Compte tenu de l'intérêt que porte le sénateur Marchand à certains aspects de ce bill, je lui demderais ensuite de faire ses commentaires. Vous avez la parole, Monsieur Findlay.

**M. Don Findlay, Directeur de la Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Ministère des Transports:** Merci, monsieur le président. A ma droite, vous avez le capitaine Barry McKay, Surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne. A côté, vous avez M. Gérard Bertrand, c.r., premier conseiller législatif associé, ministère de la Justice et enfin M<sup>me</sup> Mary Temple, avocate du ministère des Transports; et enfin derrière, se trouve le capitaine Pierre Petit, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière, également du ministère des Tranports.

**M. Findlay:** Monsieur le président, honorables sénateurs, ma déclaration préliminaire sera brève, bien entendu, puisqu'une introduction générale a été donnée au moment où le projet de loi a été lu pour la deuxième fois.

Le bill S-6 supprimera les honoraires maximums établis au dix-neuvième siècle pour les services rendus par les gardiens des ports de Québec et de Montréal. Il permettra aux chambres de commerce de ces deux villes de légitimement fixer des honoraires qui seront conformes à ceux que demandent les autres organismes de l'Amérique du Nord pour des services semblables. Toute augmentation devra d'abord être approuvée par le comité exécutif des organisations. Étant donné que ces dernières comprennent des personnes travaillant dans l'industrie du transport maritime et représentant des entreprises étrangères et canadiennes, toute proposition de ce genre sera examinée de très près.

L'un des principaux objectifs des deux organisations est que les deux ports en question demeurent concurrentiels; de plus, toute augmentation doit être approuvée par le gouvernement en conseil afin d'assurer que les honoraires fixés à l'avenir ne soient pas excessifs.

[Text]

I should add that both the Dominion Marine Association and the Shipping Federation of Canada, who, between them, represent the majority of shipping interests, both foreign and Canadian, using the ports in question, have indicated their approval of the amendments contained in this bill.

Other than the tariff question, the remainder of the proposals are of a housekeeping nature, ensuring that both corporate bodies are identified with their correct titles, both of which have been somewhat altered over the years.

I hope these remarks have proved useful to the committee, Mr. Chairman, and I, together with my colleagues, will be pleased to respond to any questions you may have.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Findlay.

Senator Marchand, you indicated some particular interest in this bill when it was under discussion during second reading. Would you care to make any comments now?

**Senator Marchand:** I do not think it is a very complicated bill, Mr. Chairman. It just regularizes the situation which was found by the Department of Justice not to be normal.

We are amending here an act which was passed in the last part of the last century. As I said in the Senate, many increases have occurred since that time. At one time the Department of Justice found that this was not legal. They called it *ultra vires*. I do not see, however, why they used the words "*ultra vires*"; it was just not legal.

The first objective of the bill is to regularize this situation, however, and the second one is simply a matter of the adaptation of the names of the two chambers of commerce, one in Montreal and the other in Quebec, so that in the case of Montreal there is no confusion as regards the Chamber of Commerce. I do not have the exact name. In Quebec the Chamber of Commerce extended its jurisdiction to the extent that it became an organization covering the whole region.

I do not see anything else in this bill, unless somebody has found something new. I do not have any particular comment to make. I might have some on the language itself, but let us forget that because if we started to do that we might spend many days on it, and, in any event, I would not want to have experts from the Parti Québécois office of languages here.

As I say, I do not see any other substantive matters to comment on, other than what I have mentioned, unless somebody has found something else.

**The Chairman:** Thank you, Senator Marchand. I think, in view of what has just been said, I will simply call the clauses and see if anyone has any questions to ask about them.

Clause 1.

**Senator Haidasz:** With regard to subclause (2)(a) I see the words "Board of Trade and Industry of the Metropolitan Quebec". That is going to be the new body?

**Senator Marchand:** This is the new name of the old body.

[Traduction]

J'ajouterais que la *Dominion Marine Association* et la Fédération maritime du Canada, qui représentent la majorité des entreprises de transport maritime tant étrangères que canadiennes, utilisent les deux ports et sont d'accord avec les modifications contenues dans ce projet de loi.

Mises à part la question des honoraires, le reste des propositions est de caractère courant et vise à assurer que les deux organisations sont identifiées avec leur intitulé correct, ce dernier ayant quelque peu changé au cours des années.

J'espère que ces renseignements auront été utiles aux membres du Comité, monsieur le président, et mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Findlay.

Sénateur Marchand, vous avez montré un intérêt particulier pour ce projet de loi lorsqu'il a été étudié lors de la deuxième lecture. Aimerez-vous faire des commentaires à ce sujet maintenant?

**Le sénateur Marchand:** Je ne crois pas que ce soit un projet de loi très compliqué, monsieur le président. Il ne fait que régulariser une situation que le ministère de la Justice avait trouvée anormale.

Nous modifions ici une loi qui a été adoptée au cours de la dernière partie du XIX<sup>e</sup> siècle. Comme je l'ai dit au Sénat, il y a eu plusieurs augmentations depuis cette époque-là. À un moment donné, le ministère de la Justice s'est rendu compte que ce n'était pas légal. Il a déclaré que c'était anticonstitutionnel. Je ne comprends pas pourquoi, mais c'est le mot qui a été utilisé. C'était simplement illégal.

Le premier objectif de ce projet de loi est de régulariser la situation et le deuxième est simplement une question d'adaptation des noms des deux chambres de commerce, l'une à Montréal et l'autre à Québec, afin qu'il n'y ait pas de confusion en ce qui concerne celle de Montréal. Je n'ai pas le nom exact. À Québec, la Chambre de commerce a élargi sa compétence et elle couvre toute la région.

Je ne vois pas autre chose dans ce projet de loi, à moins que quelqu'un y ait découvert du nouveau. Je n'ai pas d'observation particulière à faire à ce sujet. Par contre, j'en aurais sur la forme elle-même, mais oublions cela parce que si nous commençons à en parler, nous pourrions y passer des jours et je ne voudrais pas que des spécialistes de l'office des langues du Parti québécois interviennent.

Je le répète, je ne vois aucun autre point qui nécessite d'être commenté à part ce que j'ai mentionné, à moins que quelqu'un ait découvert quelque chose d'autre.

**Le président:** Merci, sénateur Marchand. Étant donné ce qui vient d'être dit, je pense que je vais simplement mettre en délibération les articles et voir si quelqu'un a des questions à leur sujet.

Article 1.

**Le sénateur Haidasz:** Dans l'alinéa a) du paragraphe (2) je vois les mots «Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain». Ce sera le nouvel organisme?

**Le sénateur Marchand:** Il s'agit du nouveau nom donné à l'ancienne organisation.

[Text]

**Senator Haidasz:** All right. This new body has been incorporated federally?

**Mrs. Mary Temple, Solicitor, Department of Transport:** Letters patent were issued, I believe, in 1971, giving it this new name federally.

**Senator Haidasz:** All right. Thank you, Mr. Chairman.

On subclause (2) of clause 1, Mr. Chairman, I would like to have some information on the directors of this new board.

**Mr. Findlay:** Perhaps I could try to respond to that, Mr. Chairman. I could not give specific names, but normally the board of directors of the Board of Trade in Montreal would be drawn from members of the industry. I understand that in Montreal, and presumably in Quebec, there would be such a representative group within that Board of Trade functioning as the board of directors.

**Senator Haidasz:** Does the federal government appoint any of the directors to this board of directors?

**Mr. Findlay:** Not to my knowledge, no.

**Senator Haidasz:** Are they paid directors?

**Mr. Findlay:** I could not respond to that.

**Senator Haidasz:** Are they just a consultative body, or an advisory body?

**Senator Marchand:** If you will allow me, Mr. Chairman, I would like to say that I believe this is just to clarify some confusion. It used to be the Chamber of Commerce in Montreal. In Quebec it is the other one. We have the name here. It is the Board of Trade and Industry of the Metropolitan Quebec. This is the new name, which they have just put into the act. But it is just the Chamber of Commerce, which is formed by its members. It is a private organization, recognized for that purpose. It is not a governmental body. It is recognized for the purposes of the implementation of this act. That is all.

**The Chairman:** I could say that the act we are concerned with, so far as the past is concerned, was assented to on May 17, 1882, and is entitled, "An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal," and there is a similar one, I should think, for Quebec.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, I see here that in section 33, which is being amended by clause 2, reference is made to fees, charges, and rates or maximum rates, while in clause 1, amending section 31, mention is only made of fees and maximum rates. What is the reason for these differences in wording?

**Mrs. Temple:** Clause 31 amends the act relating to the Montreal port warden, and clause 33 amends the similar section in the Quebec port warden act. There are two separate acts.

[Traduction]

**Le sénateur Haidasz:** Très bien. Cette nouvelle organisation a-t-elle été constituée en société conformément à la loi fédérale?

**Mme Mary Temple, avocat, Ministère des Transports:** Des Lettres Patentes ont été émises, je crois, en 1971, ce qui donne à cette organisation un nouveau nom conformément à la loi fédérale.

**Le sénateur Haidasz:** Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

En ce qui concerne le paragraphe 1(2) du bill, monsieur le président, j'aimerais obtenir d'autres renseignements sur le conseil d'administration de cette nouvelle organisation.

**M. Findlay:** Je pourrais peut-être essayer de répondre à cette question, monsieur le président. Je ne peux pas citer des noms précis, mais en règle générale, les membres du Bureau de commerce de Montréal qui constituent le conseil d'administration seraient choisis parmi les représentants de l'industrie. Je crois comprendre que, à Montréal et peut-être à Québec, ce groupe ferait office de conseil d'administration au sein de la Chambre de Commerce ou du Bureau de Commerce.

**Le sénateur Haidasz:** Le gouvernement fédéral nomme-t-il certains membres au sein de ce conseil d'administration?

**M. Findlay:** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Haidasz:** Verse-t-on des salaires aux membres?

**M. Findlay:** Je ne peux pas répondre à cette question.

**Le sénateur Haidasz:** S'agit-il uniquement d'un conseil consultatif?

**Le sénateur Marchand:** Permettez-moi, monsieur le président, d'ajouter qu'il est, selon moi, important de préciser quelques points. Dans le libellé français il s'agissait auparavant de la Chambre de Commerce de la cité de Montréal. Pour Québec, le projet de loi mentionne qu'il s'agit de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain. C'est le nouveau nom contenu dans la mesure législative. Mais ce n'est en fait que la Chambre de commerce, et ses membres. Il s'agit d'une organisation privée reconnue à cette fin, et non d'un organisme gouvernemental. Elle est reconnue comme telle aux fins d'application de cette loi. C'est tout.

**Le président:** Cette loi a été adoptée le 17 mai 1882 sous le titre: «Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal. À mon avis, il y avait une loi analogue sous Québec.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je me rends compte que, à l'article 33, qui est modifié par l'article 2 du bill, il est question d'honoraires et de frais ainsi que de droits ou de droits maximaux, tandis qu'à l'article 1 du bill modifiant l'article 31, il n'est question que d'honoraires et d'honoraires supérieurs. Quelle est la raison de ces différences?

**Mme Temple:** L'article 31 modifie une disposition de la loi relative au gardien de port à Montréal, et l'article 33 modifie une disposition analogue dans la loi relative au gardien de port à Québec. Il s'agit de deux lois distinctes.

[Text]

**Senator Langlois:** I would like to know why we have these differences in the wording of the clauses.

**Mrs. Temple:** The phraseology used in these amending sections is chosen just because of the wording already incorporated in the sections of those two acts establishing these rates, so that the Montreal act does not use precisely all the same words that you find in the Quebec act. The acts were developed at two different times.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, with due respect, I do not think the answer as given is an answer to my question. For instance, why does section 33 authorize the Port of Montreal to impose charges, while it does not do that in section 31 for the Port of Quebec? I want to know why they do not have the same wording in both sections. What do they mean by "charges" in section 33?

**Mrs. Temple:** Section 33 refers to the charges described in section 28 of the existing act. Section 28 describes certain charges for certain services.

**Senator Langlois:** I do not have section 28 of the original act before me. So what do we mean by "charges" in that section?

**Mrs. Temple:** I can read in the answer if you like.

**The Chairman:** Perhaps you would do that, Mrs. Temple.

**Mrs. Temple:** The Montreal port warden's act—and I should say that there I have abbreviated the title—is "An Act to maned and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal."

**The Chairman:** It is chapter 45 of the acts of 1882.

**Senator Haidasz:** The Harbour of Montreal is a national harbour under the National Harbours Act?

**Senator Langlois:** Both Quebec and Montreal are such harbours.

**Mrs. Temple:** Section 28 of the act reads as follows:

28. The Council of the Board of Trade at the City of Montreal may, from time to time, upon the recommendation of the Board of Examiners or otherwise, establish a tariff of fees to be paid to the Port Warden, for services performed by him and his deputies, by the masters or owners of sea-going vessels, and by others in respect of whom the duties of the said Port Warden are required to be performed,—which tariff, being first approved of by the Governor in Council, shall be in force until repealed or altered by the said Council of the Board of Trade,—as it may be at any time, with the approval or by the order of the Governor in Council; but such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned, that is to say:—

1. For every survey, and certificate thereof by the Port Warden, of the hatches and cargo of any vessel, or of the hull, spars and rigging thereof, or the survey of damaged goods, a fee, including the certificate thereof, not exceeding eight dollars each;

[Traduction]

**Le sénateur Langlois:** J'aimerais savoir pourquoi le libellé de ces deux dispositions est différent.

**Mme Temple:** Le libellé utilisé dans ces deux dispositions modificatrices est choisi uniquement en raison des termes déjà employés dans les articles de ces deux lois établissant les honoraires ou les frais: ainsi la loi relative au gardien du port de Montréal n'utilise pas précisément les mêmes termes que l'autre loi. Elles n'ont pas été rédigées en même temps.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, malgré tout le respect que je dois au témoin, je ne crois que son exposé réponde à ma question. Pourquoi l'article 33 autorise-t-il le port de Montréal à imposer des frais tandis que l'article 31 ne donne pas cette autorisation au port de Québec? Je veux savoir pourquoi ces deux dispositions n'ont pas le même libellé. Qu'entend-on par le terme «frais» à l'article 33?

**Mme Temple:** L'article 33 renvoie aux frais décrits à l'article 28 de la loi. Cet article parle de certains frais pour certains services.

**Le sénateur Langlois:** Je n'ai pas sous les yeux l'article 28 de la loi. Par conséquent que voulez-vous dire par le terme «frais» dans cet article?

**Mme Temple:** Je pourrais vous en faire lecture, si vous le désirez.

**Le président:** Je vous en prie, madame Temple.

**Mme Temple:** La loi du port de Montréal—et je dois dire que j'emploie un titre abrégé—est l'«Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal.»

**Le président:** C'est le chapitre 45 des lois de 1882.

**Le sénateur Haidasz:** Le port de Montréal est-il un port national aux termes de la Loi sur les ports nationaux?

**Le sénateur Langlois:** Oui, comme le port de Québec.

**Mme Temple:** L'article 28 de la loi est libellée comme suit:

28. Le conseil de la Chambre de Commerce de la cité de Montréal pourra de temps à autre, sur la recommandation du bureau des examinateurs ou autrement, établir un tarif des honoraires payables au gardien de port pour services rendues par lui ou ses adjoints, par les patrons ou armateurs de navires de long cours et par tous autres à l'égard desquels on requerra les services du gardien de port, lequel tarif, après avoir été approuvé par le Gouverneur en conseil, sera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit révoqué ou modifié par le conseil de la Chambre de Commerce, comme cela pourra avoir lieu de temps à autre avec l'approbation ou sur l'ordre du Gouverneur en conseil; mais ces honoraires n'excéderont pas les taux ci-dessous mentionnés, savoir:—

1. Pour chaque inspection et certificat d'inspection par le gardien de port, des écouteilles d'un navire, de sa cargaison, ou de sa coque, sa mâture et son gréement, ou pour chaque inspection des marchandises avariées, un honoraire, y compris le certificat, n'excédant pas huit piastres;

## [Text]

2. For every valuation of a vessel for average, and every inspection of a vessel intended to load, a fee to be graduated according to the tonnage of such vessel, but not in any case to exceed ten dollars;

3. For hearing and settling disputes of which the Port Warden is authorized to take cognizance, and for the fees on appeal to the Board of Examiners, a sum to be graduated according to the value of the thing or the amount in dispute, but in no case to exceed ten dollars:

4. In addition to the fees hereinbefore authorized to be taken for services performed by the Port Warden or his deputies, the following fees and charges shall be paid by the shippers of the following articles from the Port of Montreal in sea-going vessels, that is to say:—

**The Chairman:** I think, unless the committee wishes, it will not be necessary to read that enumeration into the record.

**Senator Langlois:** I would like to know if there is a definition of "charges".

**Mrs. Temple:** There is an explanation of certain items for which charges may be established, but there is no definition of the phrase itself.

**Senator Langlois:** What I would like to know, Mr. Chairman, is very simple. In one clause we use the word "charges" and we do not use it in the next clause. What is the reason for this? Is the Board of Trade of Montreal allowed to fix charges, while the Board of Trade of Quebec is not allowed to?

**The Chairman:** Well, one would have to consult both acts, and that we shall do. I have copies of the acts relating to Montreal and to Quebec. We have just now heard the relevant portion of the Montreal act being read, and following the words which Mrs. Temple read there is an enumeration of a number of articles such as flour, ashes, cattle and horses, sheep and pigs, sawn lumber, deals, staves, phosphates and other articles, and then it goes on to enumerate things that apply to "other articles." I do not see the word "charges" in this paragraph at all. I see the word "fees", and then toward the end of the enumeration of the other articles a phrase which says:

The foregoing maximum rates, . . . may be altered and apportioned, . . .

So the two words which appear in the Montreal act appear to be "fees" and "rates".

**Senator Langlois:** This is the purpose of my question: I would like to know what we are talking about when we mention the word "charges".

**The Chairman:** Of course, I understand that. Now I think we should look at the Quebec act which is Chapter 33 of the acts of 1871.

Would you look at that, Mrs. Temple, and see if you can find the word "charges" there, or what words are used to describe the money that may be collected or imposed?

## [Traduction]

2. Pour chaque évaluation d'un navire pour avarie, et pour chaque inspection d'un navire qu'on se propose de charger, un honoraire proportionné à son tonnage, mais qui ne devra excéder en aucun cas dix piastres;

3. Pour entendre et régler les différends dont le gardien de port est autorisé à prendre connaissance, et pour les honoraires dans le cas d'appel au bureau des examinateurs, une somme proportionnée à la valeur de la chose ou au montant en litige, mais qui ne devra excéder en aucun cas dix piastres;

4. En sus des honoraires ci-dessus autorisés comme rémunération des services du gardien de port ou de ses adjoints, les honoraires et frais qui suivent seront payés par les expéditeurs des articles ci-dessous, chargés dans le port de Montréal sur des navires de long cours, savoir:—

**Le président:** A moins que le comité ne soit d'un avis contraire, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de lire l'énumération pour le compte rendu.

**Le sénateur Langlois:** Je voudrais savoir s'il y a une définition des «frais».

**Mme Temple:** Il y a une explication de certains articles pour lesquels des frais peuvent être perçus, mais il n'y a pas de définition du terme à proprement parler.

**Le sénateur Langlois:** Ce que j'aimerais savoir, monsieur le président, est très simple. Dans un article, on utilise le mot «frais», alors qu'il n'apparaît pas dans l'article suivant. Pourquoi? La Chambre de commerce de Montréal est-elle autorisée à imposer des frais, alors que celle de Québec ne le serait pas?

**Le président:** Il faudrait consulter les deux lois, et c'est ce que nous allons faire. J'ai ici des exemplaires des deux lois. Nous venons d'entendre lecture de la partie appropriée de la loi concernant Montréal et à la suite de cette partie vient une énumération d'un certain nombre d'articles, comme la farine, les alcalis les bestiaux et chevaux, les moutons et les porcs, le bois de service, les madriers, les douves, les phosphates et certains autres articles, puis vient une énumération applicable aux «autres articles». Je ne vois pas le mot «frais» apparaître dans ce paragraphe. Je vois le mot «honoraires», puis, vers la fin de l'énumération des autres articles, on peut lire:

Les droits maximum précédents, . . . pourront être modifiés et répartis, . . .

Il semble donc que les deux mots utilisés dans la loi de Montréal sont «frais» et «droits».

**Le sénateur Langlois:** C'est sur cela que porte ma question. Je voudrais savoir à quoi correspond le mot «frais».

**Le président:** Je comprends. Je pense qu'il nous faudrait nous reporter à la loi sur le port de Québec, qui figure au chapitre 33 des lois de 1871.

Voudriez-vous consulter cette loi, madame Temple, et voir si on y trouve le mot «frais», ou quels sont les mots utilisés pour qualifier l'argent qui peut être perçu ou imposé?

[Text]

**Mrs. Temple:** The Quebec act is Chapter 33 of 1871.

**Senator Molgat:** It may go back to the original translation of the Montreal act, because if you look at it under 3 and 4, for example, you see that under 3 they refer only "fees", and then for some reason under 4 they refer to "fees and charges." If you take the French translation, "fees" in the other section is translated as "honoraires", and then, when we come along to 4, for "fees and charges" they have "honoraires et frais", but when they come to the specific in flour in the next subsection "honoraires" is used to cover both fees and charges.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, surely the legislator never speaks for nothing. If he uses the word "charges" in one case but not in the other, there must be a reason for that.

**The Chairman:** Yes, I agree. What you are asking, I understand, is to have that reason presented to the committee.

**Senator Langlois:** That is right.

**The Chairman:** Perhaps our witnesses and ourselves need just a moment to see what we can find by reference to the previous acts.

**Senator Marchand:** Mr. Chairman, I think Senator Langlois is right. If you want to mean the same thing, then why not use the same words? When you look at the law, and look at the situation in whole, the functions and responsibilities of the Quebec warden are no different from those of the Montreal warden. That is why I said at the beginning that I thought it was only a problem of translation. But now I think maybe there is more than just a problem of translation involved here. Nevertheless, I do not see why the responsibilities and charges of the Quebec warden should be any different from those of the Montreal warden, because according to the acts that I have before me the duties in both cases are about the same. Why, therefore, should they use different words?

**M. Gérard Bertrand, c.r., Premier conseiller législatif, ministère de la Justice:** Il faudrait, à ce moment là, monsieur le président, retourner aux premières lois qui ont été rédigées pour établir ce qui a fait la différence.

**Le sénateur Langlois:** Je n'ai pas les instruments pour faire cette recherche.

**M. Bertrand:** Le but de cette législation ici—

**Le sénateur Langlois:** Bien, je ne puis accomplir le travail nécessaire, et il ne m'appartient pas de le faire.

**M. Bertrand:** Peut-être que je m'explique mal. C'est que le but de la loi modificatrice est de permettre, justement, de fixer des honoraires supérieurs à ceux établis dans la présente loi. En rédigeant les modifications à cette fin, on a suivi de façon fidèle la loi originale telle qu'elle est inscrite aux lois du Canada. Alors, la modification donne tout simplement le pouvoir de fixer des honoraires supérieurs à ceux actuellement permis par la loi pour les services rendus par le gardien du port. La loi de 1871 pour Québec prévoit certains services, et

[Traduction]

**Mme Temple:** La loi sur le port de Québec est au chapitre 33 des lois de 1871.

**Le sénateur Molgat:** Je voudrais revenir à la traduction initiale de la loi sur le port de Montréal, notamment au paragraphe 28(3) et 28(4), car au paragraphe 28(3), on ne mentionne que des frais, alors qu'au paragraphe 28(4), il est question d'«honoraires et frais». Dans la version française, le mot «honoraires» correspond au mot anglais «fees», alors qu'au paragraphe 28(4), c'est la formule «honoraires et frais» qui correspond à l'anglais «fees and charges», mais lorsqu'on aborde la question particulière de la farine à l'article suivant, on trouve le seul mot «honoraires» pour traduire à la fois «fees» et «charges».

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, le législateur n'emploie jamais un mot pour un autre. S'il utilise le mot «frais» dans un cas et non dans l'autre, il doit y avoir une raison.

**Le président:** Oui, bien sûr. Ce que vous voulez, c'est sans doute que cette raison soit donnée au Comité.

**Le sénateur Langlois:** C'est exact.

**Le président:** Nos témoins et nous-mêmes n'aurions besoin que d'un moment pour trouver une solution en consultant les lois précédentes.

**Le sénateur Marchand:** Monsieur le président, je pense que le sénateur Langlois a raison. Si l'on veut dire la même chose, pourquoi ne pas utiliser les mêmes mots? Lorsqu'on considère la loi et la situation dans son ensemble, les fonctions et les responsabilités du gardien du port de Québec ne sont pas différentes de celles du gardien du port de Montréal. C'est pourquoi j'ai dit au début que selon moi, ce n'est qu'un problème de traduction. Mais il me semble maintenant qu'il s'agit peut-être d'une toute autre chose. Néanmoins, je ne vois pas pourquoi les responsabilités du gardien du port de Québec et les sommes qu'il perçoit pourraient être différentes de celles du gardien de Montréal, car d'après les deux lois que j'ai sous les yeux, les fonctions dans les deux cas sont à peu près les mêmes. Pourquoi a-t-on utilisé des mots différents?

**Mr. Gérard Bertrand, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel, Department of Justice:** Then we would have, Mr. Chairman, to go back to the first act that was written to establish the difference.

**Senator Langlois:** I do not have the means to do that research.

**Mr. Bertrand:** The objective of this piece of legislation . . .

**Senator Langlois:** Well, I cannot do that work and I don't have to do it.

**Mr. Bertrand:** Maybe I'm not clear. The objective of the amending bill is to allow the establishment of fees higher than those established in this act. When those amendments were drafted, the writers have blindly followed the original act as it is in the Statutes of Canada. Thus, the amendment simply permits to establish higher fees than those now allowed by the act in respect for services performed by the Port Warden. The act of 1871 for the Harbour of Québec provides for certain services and so does the act of 1882 for the Montreal Harbour.

[Text]

celle de 1882 pour Montréal, prévoit certains services si nous commençons à changer les termes, eh! bien, il faudrait tout refaire.

**Le sénateur Langlois:** Bien, cela ne donne pas la réponse à ma question, monsieur Bertrand.

**M. Bertrand:** Ah, bien, si vous le voulez, je peux fort bien retourner aux débats lorsque qu'ils ont eu lieu lors de l'adoption des lois en 1871 et 1882, mais, je me demande même si à ce moment, on retrouverait la réponse.

**Senator Langlois:** Again, Mr. Chairman, I am not asking for an answer this morning, but before we pass this bill in the House I should like to know why we are using different working in one clause as compared to the other.

**Senator Marchand:** I do not think there is any reason.

**The Chairman:** Could we get the reference to the specific words again, please, Senator Langlois? The words that differ are found in which clauses in the bill, senator?

**Senator Langlois:** In clause 2 the word "charges" is used, but it is not used in clause 1.

**The Chairman:** Clause 2 amends section 33?

**Senator Langlois:** That is right, which uses the words "fees and charges."

**The Chairman:** And it amends and consolidates the acts relating to the office of port warden for the Harbour of Montreal, and that matter refers to the act which is chapter 45 of the Statutes of Canada, 1882.

I should think we might now for a moment at least turn to that act again, part of which we have had read to us by Mrs. Temple, to see if we can find where these words fit into chapter 45.

**Mrs. Temple:** Mr. Chairman, I can explain why these words are used in the amending sections 31 and 33. I cannot explain why they were used in the original text.

**Senator Langlois:** That is exactly the purpose of my question. If there is a reason for doing it the way we are doing it now, it might be necessary to further amend section 33 of the former act. If these port wardens perform the same duties in both ports, why should the port warden in Montreal be allowed to collect charges which the port warden in Quebec is not allowed to collect? There may be a necessity to amend the former act further.

**Mrs. Temple:** In practice there has not been seen to be any difference between the terminology used in one act and in the other. They have been interpreted as being basically equivalent—fees, charges, et cetera.

**Le sénateur Marchand:** A l'article 27, on dit:

Le conseil de la chambre de commerce de la cité de Québec pourra, de temps à autre, établir un tarif des honoraires payables au gardien de port pour services rendus par ce dernier et ses députés, par les maîtres ou propriétaires de bâtiments destinés à la mer—

[Traduction]

If we are going to change the expressions, well, we will have to draft a new act.

**Senator Langlois:** Well, that doesn't answer my question, Mr. Bertrand.

**Mr. Bertrand:** If you want, we can go back to the debates that have surrounded the adoption of the acts of 1871 and 1882 but I wonder if that would answer your question.

**Le sénateur Langlois:** Encore une fois, Monsieur le président, je n'exige pas une réponse ce matin, mais avant que nous adoptions ce projet de loi en chambre, j'aimerais savoir pourquoi nous n'utilisons pas le même libellé pour tous les articles.

**Le sénateur Marchand:** Je ne crois pas que cela soit justifié.

**Le président:** Pourriez-vous nous dire encore une fois, sénateur Langlois, où se trouvent ces mots? Dans quels articles du projet de loi se trouvent les mots différents?

**Le sénateur Langlois:** A l'article 2, le mot «frais» est utilisé, mais on à l'article 1.

**Le président:** L'article 2 du projet de loi modifie bien l'article 33 de la loi?

**Le sénateur Langlois:** Oui, l'article 33 utilise les mots «honoraires et frais».

**Le président:** Et cet article du projet de loi amende et refond les actes concernant l'emploi de gardiens de ports pour le havre de Montréal; cette loi se trouve au chapitre 45 des Statuts du Canada de 1882.

Je crois que maintenant, nous pourrions retourner à cette loi dont M<sup>me</sup> Temple nous a lu des extraits afin de voir où s'insèrent ces mots dans le chapitre 45.

**Mme Temple:** Monsieur le président, je peux expliquer pourquoi ces mots sont utilisés dans les articles modificatifs 31 et 33. Je ne peux pas le faire expliquer pour le texte original.

**Le sénateur Langlois:** C'est exactement cela que je veux savoir. Si notre façon actuelle de procéder est justifiée, il peut être nécessaire de modifier plus en profondeur l'article 33 de la loi précédente. Si les gardiens du port de Montréal et de Québec effectuent les mêmes fonctions, pourquoi le gardien du port de Montréal pourrait-il percevoir des frais, tandis que celui du port de Québec ne pourrait pas le faire? Il faut peut-être modifier plus en profondeur l'ancienne loi.

**Mme Temple:** Dans la pratique, nous n'avons pas perçu de différence entre les termes utilisés dans une loi et dans l'autre. L'interprétation de ces expressions, à savoir honoraire, frais, etc., a toujours été fondamentalement la même.

**Senator Marchand:** The section 27 says in part:

"The Council of the Board of Trade at the city of Quebec may, from time to time, establish a tariff of fees to be paid to the port warden, for services performed by him and his deputies, by the masters or owners of sea-going vessels . . ."

*[Text]*

Vous avez quelque chose de semblable à Montréal, excepté qu'il y a une énumération, dans le cas de Montréal, qu'on n'a pas là.

**Le sénateur Langlois:** Oui, mais il y a une différence.

**Le sénateur Marchand:** C'est seulement une différence de rédaction.

**Le sénateur Langlois:** Vous savez que le législateur ne parle jamais pour rien dire. Alors, pourquoi changer le mot dans la clause—

**Mr. R. L. du Plessis, Q.C. Law Clerk and Parliamentary Counsel:** I think the reason for the difficulty is that in 1871 the drafting of government bills was not as well supervised as it is now. I don't suppose the Department of Justice had a legislation section at that time, and I am sure that it was probably simply a different draftsman at the time, because the Quebec act was drafted in 1871 and the Montreal act was drafted in 1882. The result was a difference in the choice of words used.

**Senator Langlois:** If the words of 1871 were wrong, we should amend them now. That is our job here.

**Senator Marchand:** What is the problem with amending those texts so that they are the same for both Quebec and Montreal?

**Mr. du Plessis:** If we started to amend those texts, perhaps we would find a lot of other drafting problems in the original acts. The purpose of this bill is not to amend; it is a "notwithstanding" type of clause. It is not a direct amendment; it simply adds a new clause, saying in effect that notwithstanding the existing provisions, new charges may be established through Governor in Council approval.

**Senator Langlois:** That is not the point. You are going around the question raised. We are here as legislators. If we find that there is a flaw in an act which has not previously been corrected, and will not be corrected by proposed legislation, it is our duty to correct that and to propose a new amendment, and I am ready to do that myself in the Senate at any time, unless I receive an answer to my question.

**The Chairman:** I think that is a reasonable attitude. Perhaps the best way to deal with the problem would be to adjourn consideration of this bill until another meeting, at which time witnesses would be able to respond to Senator Langlois's comments and questions, and we could determine whether they can produce the kind of explanation he requires. If they cannot produce it, then perhaps he is quite right and we should think of amending the bill.

**Senator Langlois:** I want to make it perfectly clear, Mr. Chairman, that I am not asking the question merely to embarrass the witnesses.

**The Chairman:** Of course you are not; we know that.

**Senator Langlois:** It might be a consequence of my formation as a lawyer that I should ask such a question, but I want

*[Traduction]*

You have something similar for Montreal except that in the case of Montreal, there is an enumeration that is not done for Quebec City.

**Senator Langlois:** Yes, but there is a difference.

**Senator Marchand:** It's only a difference in wording.

**Senator Langlois:** You know that the legislator does not write useless words. Then why should we change the word in the clause . . .

**M. R. L. du Plessis c.r., légiste et conseiller parlementaire:** Je crois, que la difficulté provient du fait qu'en 1871 la rédaction des projets de loi émanant du gouvernement n'était pas aussi bien surveillée. Je ne crois pas qu'il y ait eu un groupe de la législation au ministère de la Justice à cette époque, et je suis certain qu'il s'agissait alors simplement d'un rédacteur différent parce que l'acte de Québec a été rédigé en 1871 et celui de Montréal en 1882. C'est ce qui a amené la différence dans le choix des mots utilisés.

**Le sénateur Langlois:** Si les termes de 1871 étaient incorrects, nous devrions les modifier maintenant. C'est notre tâche ici.

**Le sénateur Marchand:** Quel problème y a-t-il à modifier ces textes de manière à ce qu'ils soient les mêmes pour Québec et Montréal?

**M. du Plessis:** Si nous commençons à modifier les textes, peut-être trouverons-nous beaucoup d'autres lacunes dans les premières lois. Le but du présent bill n'est pas de procéder à des modifications; il s'agit d'un article «de dérogation». Ce n'est pas directement une modification, mais un nouvel article, disant «nonobstant les dispositions actuelles, il sera possible d'imposer de nouveaux honoraires par décret du gouverneur en conseil.»

**Le sénateur Langlois:** Là n'est pas la question. Vous la tournez. Nous sommes ici en tant que législateurs. Si nous trouvons qu'il y a dans une loi une lacune qui n'a pas déjà été corrigée et qui ne le sera pas par un projet de loi, il est de notre devoir d'y remédier et de proposer un nouvel amendement. Je suis prêt à le faire moi-même au Sénat en tout temps, à moins que l'on ne réponde à ma question.

**Le président:** Je crois que c'est là une attitude raisonnable. Peut-être la meilleure façon de régler ce problème serait-elle de reporter l'étude du projet de loi à une séance ultérieure au cours de laquelle des témoins pourraient répondre aux observations et aux questions du sénateur Langlois et nous verrions s'ils sont en mesure de fournir les explications requises. Sinon, alors peut-être a-t-il raison et nous devrions penser à modifier ce projet de loi.

**Le sénateur Langlois:** Je veux qu'il soit parfaitement claire, monsieur le président, que je ne pose pas la question uniquement pour gêner les témoins.

**Le président:** Évidemment, nous le savons.

**Le sénateur Langlois:** C'est peut-être par déformation professionnelle, étant avocat, que je pose une telle question, mais



[Text]

to be satisfied with respect to it before I give my assent to the bill.

**The Chairman:** I certainly think it is a reasonable view that you have taken.

**Mr. Bertrand:** My understanding, from people involved in this legislation, is that those two acts, the act of 1871 and that of 1882, work very well, except for those maximum charges and fees that were enshrined in the actual provisions. So rather than overhauling the two acts, which would be a considerable piece of work, we simply corrected two items in the two bills that were not permitting proper administration of the act. The rest of it is working very well; so why would we change acts that were not even included in revisions of the *Statutes of Canada*, to go through the whole procedure of revising them from A to Z, when there are only two items that do not work well? The present bill is meant exactly for that purpose, namely, to give some latitude in changing the maximum rates which are now binding in view of sections 27 and 28. I agree that there would be quite a lot of changes to be made, but would it be worth the effort? That is my question?

**Senator Langlois:** I do not think there should be incomplete patchwork in connection with legislation. We should do a complete job. That is our duty.

**Le sénateur Marchand:** Pour prendre votre raisonnement de la façon suivante, sénateur Langlois, c'est que voici qu'il y a des clauses ailleurs qui fonctionnent de façon semblable.

**The Chairman:** Senator Marchand, I believe the interpreter cannot fully hear what you are saying. Perhaps you are too far from the microphone.

**Senator Marchand:** I was trying to say in French that here are clauses which did work the same way. Perhaps the wording was not the same, and probably someone felt that it was supposed to mean something different. If we change the wording, in the future they will say, "They have changed it and probably there was a reason for it." We will then start having problems. I tried to get some information on this matter. In fact, there was never any different interpretation between the act applying to the Quebec warden and that applying to the Montreal warden. But from a logical point of view, I must admit that you are right. However, if we change it today, they will say, "They have changed it and there must be a reason." Perhaps we will create difficulty. I would prefer to have the same wording, but if it is likely to create complications, I will not persist.

**Senator Langlois:** There is a simple solution to the problem. We have worked well with this principal, the wording of the former act, and we should not amend it. Who can tell me that there have been charges made in Montreal against a shipper that should not have been made, because the same duties are performed in both ports? Unless there have been complaints from masters of ships, how can we tell whether it has worked well?

**Senator Marchand:** I was told, rightly or wrongly, that there had been no complaints from shippers about the amendments

[Traduction]

je voudrais avoir une réponse avant de donner mon approbation au projet de loi.

**Le président:** Je suis certainement d'avis que votre attitude est tout à fait raisonnable.

**M. Bertrand:** Si j'ai bien compris, d'après ce qu'ont dit les personnes responsables de ce projet de loi, il n'y a pas de problème concernant ces deux actes de 1871 et 1882, sauf en ce qui concerne ce maximum d'honoraires qui a été inscrit dans les présentes dispositions. Aussi, plutôt que de procéder à une révision complète des deux actes, ce qui représenterait un travail considérable, nous avons simplement corrigé les deux articles de ces deux projets de lois ce qui s'opposaient à la bonne administration de la loi. Il n'y a pas de problème en ce qui concerne les autres dispositions; donc pourquoi modifier des lois qui ne figurent même pas dans les Statuts révisés du Canada, et procéder à une révision de A à Z, alors qu'il n'y a que deux points qui causent des difficultés? Le but du présent projet de loi est exactement celui-là, c'est-à-dire, d'accorder une certaine latitude pour modifier le maximum des honoraires actuellement imposé par les articles 27 et 28. Je conviens qu'il faudrait apporter beaucoup de modifications, mais cela en vaudrait-il la peine, voilà ma question?

**Le sénateur Langlois:** Il ne devrait pas y avoir de modifications partielles à la loi. Nous devrions faire un travail complet. C'est notre devoir.

**Senator Marchand:** If I follow your reasoning, Senator Langlois, I should say that there are similar clauses elsewhere which work about the same way.

**Le président:** Sénateur Marchand, il semble que l'interprète n'entend pas tout ce que vous dites. Vous ne parlez peut-être pas assez près du microphone.

**Le sénateur Marchand:** Je tentais de dire en français que ces dispositions ont le même sens. Le libellé était peut-être différent et quelqu'un aura sans doute cru que le sens était également différent. Si nous modifions le libellé, on croira que nous l'avons fait pour une raison précise et nous aurons des problèmes. J'ai demandé des renseignements à ce sujet. En fait, il n'y a jamais eu d'interprétation différente entre la loi qui régit le gardien du havre de Québec et celle qui s'applique au gardien du havre de Montréal. Toutefois, logiquement parlant, vous avez raison; mais si nous changeons le libellé aujourd'hui on dira que le libellé a sûrement été modifié pour une raison précise. Il pourrait s'ensuivre des difficultés. Je préférerais conserver le même libellé, mais s'il risque d'y avoir des complications, je n'insisterai pas.

**Le sénateur Langlois:** Il existe une solution simple au problème. Nous nous en sommes bien tirés avec l'essentiel du libellé de l'ancienne loi, et nous ne devrions pas le modifier. Comment peut-on dire que des accusations ont été injustement portées à Montréal contre un affréteur, quand les mêmes tâches sont effectuées dans les deux havres? Sans plaintes des capitaines de navire, comment pouvons-nous savoir si le libellé est correct?

**Le sénateur Marchand:** On m'a dit, à tort ou à raison, qu'aucun affréteur n'avait porté plainte au sujet des amende-

[Text]

that were proposed, that they were satisfied with the way the act was implemented. That is what I was told.

**The Chairman:** Have you finished your comments, Senator Langlois?

**Senator Langlois:** Yes.

**The Chairman:** Does the committee feel that we should explore this matter further at another meeting?

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, I am not asking for an answer to my question this morning, but I would like to have the information before we go to the house with this bill.

**The Chairman:** I will ask Mr. Findlay, subject to what I think he wishes to say, to make sure that the matters raised by Senator Langlois are investigated and that someone is prepared to deal with them fully, preferably at the next meeting. We do not yet know the date.

I now call upon Mr. Findlay.

**Mr. Findlay:** Mr. Chairman, responding to Senator Langlois' question, with regard to any major discrepancy in this, I think it was pointed out by Senator Marchand that during the long course of the history of this act, if there had been any major discrepancy between the ports of Quebec and Montreal, they would have been brought out and settled by the Board of Trade or the governing body in the port of Quebec. Beyond that, I wonder whether, if there is a delay in passing this legislation—I appreciate the correctness of what you are saying—we will, to a degree, penalize those ports in terms of the fact that they are working at a deficit right now. Perhaps that should receive the consideration of the committee.

**Senator Langlois:** I beg to disagree with you, Mr. Findlay. I am a member of the Board of Trade of Quebec, and we have been operating under the present legislation for years. I am not asking for a long delay, but a matter of a few days will not hurt anyone.

**The Chairman:** Senator Riley, did your comment have anything to do with this point?

**Senator Riley:** Yes, Mr. Chairman. I wanted clarification with respect of these charges and fees. Do they apply to demurrage?

**Mr. Findlay:** No. Normally, demurrage would not come under legislation of this type. This refers to the services provided by the port warden himself when he attends a vessel to carry out specific inspections.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, on a point of clarification, is a port warden the same as a harbour commissioner for the port of Montreal?

**Mr. Findlay:** No.

**Senator Haidasz:** They have two different functions?

**Mr. Findlay:** Yes.

**Senator Haidasz:** What are the services or the powers of a port warden as distinct from those of a harbour commissioner?

[Traduction]

ments proposés et qu'ils sont satisfaits de la façon dont la loi est appliquée. C'est ce qu'on m'a dit.

**Le président:** Avez-vous terminé, sénateur Langlois?

**Le sénateur Langlois:** Oui.

**Le président:** Le Comité désire-t-il poursuivre l'examen de la question à une séance ultérieure.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je ne demande pas une réponse à ma question ce matin, mais j'aimerais avoir ce renseignement avant que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre.

**Le président:** Je demanderais à M. Findlay, sans préjudice à ce que je crois qu'il veut dire, de s'assurer que les questions soulevées par le sénateur Langlois feront l'objet d'un examen et que quelqu'un sera prêt à les aborder en profondeur, de préférence au cours de la prochaine séance. Nous ne savons pas encore à quelle date.

La parole est à M. Findlay.

**M. Findlay:** Monsieur le président, en réponse à la question du sénateur Langlois au sujet des différences d'importance à cet égard, le sénateur Marchand a, sauf erreur, déclaré que depuis que cette loi est en vigueur, s'il y avait eu des différences appréciables entre les havres de Québec et de Montréal, on en aurait fait mention et l'affaire aurait été réglée par la chambre de commerce ou les autorités du havre de Québec. Par ailleurs, je me demande si l'adoption tardive du projet de loi (je note la justesse de vos propos) ne pénalisera pas les ports dans une certaine mesure, compte tenu du fait que leur exploitation est actuellement déficitaire. Le Comité devrait peut-être étudier cet aspect.

**Le sénateur Langlois:** Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur Findlay. Je suis membre de la chambre de commerce de Québec et il y a bien des années que nous appliquons la loi actuelle. Je ne demande pas un long délai; personne ne se formalisera de quelques jours dont j'ai besoin.

**Le président:** Sénateur Riley, votre intervention avait-elle un rapport avec ce point?

**Le sénateur Riley:** Oui, monsieur le président. Je voulais obtenir des éclaircissements au sujet des frais et des honoraires. Concernent-ils les droits de surestaries?

**M. Findlay:** Non. Habituellement, les surestaries ne sont pas régies par une loi de ce genre. Les frais et honoraires concernent les services assurés par le gardien du port lui-même lorsqu'il procède à une inspection précise sur un navire.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, pour plus de clarté, le gardien du port est-il l'équivalent d'un commissaire du port de Montréal?

**M. Findlay:** Non.

**Le sénateur Haidasz:** Ils exercent des fonctions différentes?

**M. Findlay:** Oui.

**Le sénateur Haidasz:** En quoi les services ou les pouvoirs d'un gardien de port diffèrent-ils de ceux d'un commissaire de port?

[Text]

**Mr. Findlay:** The port warden's function is primarily that of safety. He looks specifically at stowage of cargo on vessels, and when a vessel arrives, as required under the act with regard to Quebec and Montreal, he visits the vessels and verifies that there is no damage to the cargo, which may be recorded at that time. Therefore, his function has to do, to a large degree, with safety and, to some degree, the condition of the cargo when it is being discharged.

**Senator Haidasz:** Does that mean that the harbour commissioner has no function in the area of safety?

**Mr. Findlay:** I would find it difficult to respond to that question, as I am not fully aware of the specific function of the commissioner. I would think that in a port such as Montreal and Quebec, which are national ports, the National Harbours Board would have their own bylaws, plus the fact that the Canada Shipping Act speaks to the functions of a port warden per se, as they apply to foreign and domestic shipping.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, the function of the commissioner is to ensure the safety of the operation of the port. Here we are dealing with a port warden and the safety of the ship and its cargo.

**Senator Haidasz:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is there any further discussion?

**Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard:** I would like to make one comment, Mr. Chairman, with regard to these complaints. I spoke to the manager of the Montreal Board of Trade four days ago with reference to this committee meeting, and he assured me that during his term, which spans quite a number of years, he has yet to have one complaint about the tariffs and rates being charged; so there would appear to be no discrepancy in the actual operations of the two pieces of legislation.

**The Chairman:** I think, subject to obtaining the information, and any consideration that may result from that information, as requested by Senator Langlois, the committee would seem to have finished its consideration of this bill. If that is so, in a moment I will ask permission to have the committee adjourn. Meanwhile, may I say this, that it will be our understanding that at the next meeting Mr. Findlay will arrange to have someone present who is prepared to discuss fully the question raised by Senator Langlois. Is that something you can do, Mr. Findlay?

**Mr. Findlay:** Certainly, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps it would be helpful if, some time between now and the next meeting, you could have a discussion with Senator Langlois.

**Mr. Findlay:** Certainly, sir. We could arrange for that.

[Traduction]

**M. Findlay:** La fonction du gardien du port concerne essentiellement la sécurité. Il vérifie notamment l'arrimage du chargement sur les navires et, comme l'exige la loi en ce qui concerne Québec et Montréal, il inspecte les navires pour vérifier si la cargaison est endommagée, ce qu'il peut alors faire enregistrer. Par conséquent, sa fonction concerne dans une vaste mesure la sécurité et aussi, mais de façon moindre, l'état dans lequel se trouve le chargement lorsqu'il quitte le navire.

**Le sénateur Haidasz:** Est-ce que cela signifie que le commissaire du port n'a pas de fonction dans le domaine de la sécurité?

**M. Findlay:** Il me serait difficile de répondre à cette question, car je ne sais pas exactement quels sont les fonctions du commissaire. Il me semble que dans les ports de Montréal et de Québec qui sont des ports nationaux, le Conseil des ports nationaux doit avoir ses propres règlements; de plus, la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit quelles sont les fonctions du gardien de port pour ce qui concerne la navigation étrangère et nationale.

**Le sénateur Langlois:** Le commissaire a pour fonction d'assurer la sécurité des opérations du port. Quant au gardien du port dont nous parlons maintenant il s'occupe de la sécurité des navires et de leurs chargements.

**Le sénateur Haidasz:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Barry McKay, Surintendant, cargaisons et conteneurs, sécurité des navires, garde côtière canadienne:** Monsieur le président, je voudrais faire une remarque à propos de ces plaintes. Il y a quatre jours j'ai parlé au directeur du Bureau de commerce de Montréal de la réunion de ce comité, et il m'a dit que depuis le début de son mandat qui dure déjà depuis un certain nombre d'années, il n'a jamais entendu une seule plainte au sujet des tarifs et des taux proposés; il ne semble donc pas y avoir des différences entre les opérations réelles de deux mesures législatives.

**Le président:** Il nous faut donc obtenir des renseignements et les examiner s'il y a lieu comme le demande le sénateur Langlois; à part cela, le comité semblerait en avoir terminé avec son examen de ce projet de loi. Si tel est le cas, dans un moment, je demanderai la permission d'ajourner le comité. Entre temps, disons qu'il est convenu qu'à la prochaine réunion M. Findlay prendra des dispositions pour inviter quelqu'un qui sera prêt à examiner à fond la question soulevée par le sénateur Langlois. Est-ce que cela vous est possible, monsieur Findlay?

**M. Findlay:** Certainement, monsieur le président.

**Le président:** Il serait peut-être utile que vous ayez un entretien avec le sénateur Langlois avant la prochaine réunion.

**M. Findlay:** Certainement, monsieur. Nous allons fixer une rencontre.

[Text]

**The Chairman:** In that case, gentlemen, if you agree, I will declare the meeting adjourned. I do not know when we will meet again, but I hope it will be next week.

**Senator Marchand:** Before the election, at least.

**Senator Haidasz:** At least before Christmas.

**The Chairman:** Well, the meeting is now adjourned. Thank you very much, Mr. Findlay and your associates.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président:** Dans ce cas, messieurs, avec votre accord je dirais que la séance est levée. Je ne sais pas quand nous nous réunirons la prochaine fois, mais j'espère que ce sera la semaine prochaine.

**Le sénateur Marchand:** Du moins avant l'élection.

**Le sénateur Haidasz:** Au moins avant Noël.

**Le président:** Eh bien la séance est maintenant levée. Je remercie beaucoup M. Findlay et ses collègues.

Le Comité suspend ses travaux.







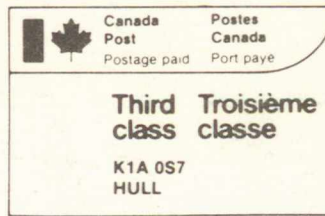












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacre-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport:*

Mr. Don Findlay, Director, Ship Safety, Coast Guard;

Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard;

Mrs. Mary Temple, Solicitor;

Captain Pierre Petit, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard.

*From the Department of Justice:*

Mr. Gérard Bertrand, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel.

*Du ministère des Transports:*

M. Don Findlay, Directeur, Sécurité des navires, Garde côtière;

Capitaine Barry McKay, Surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière;

M<sup>me</sup> Mary Temple, Avocat;

Capitaine Pierre Petit, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière.

*Du ministère de la Justice:*

M. Gérard Bertrand, c.r., Premier conseiller législatif associé.



First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

**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 GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 29, 1979

Le jeudi 29 novembre 1979

**Issue No. 3**

**Fascicule n° 3**

**Second and Final proceedings on:**

Bill S-5, intituled:  
"An Act to implement the  
International Convention for  
Safe Containers"

**Deuxième et dernier fascicule concernant:**

Le Bill S-5, intitulé:  
«Loi de mise en œuvre de la  
Convention internationale sur la  
sécurité des conteneurs»

**REPORT OF THE COMMITTEE**

**RAPPORT DU COMITÉ**

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

\**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président*: L'honorable George I. Smith  
*Vice-président*: L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

\**Membres d'office*

(Quorum 5)

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

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and  
Services Canada, Hull, Québec, 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,  
Approvisionnement et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 31, 1979:

"Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Macdonald moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C., that the Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", be read the second time.

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 moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C., 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."

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mercredi 31 octobre 1979:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Macdonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P., que le Bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P., que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1979

(4)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, (*Colchester*) presiding.

*Present:* The Honourable Senators Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Rowe and Smith (*Colchester*). (8)

*In attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers".

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations; Mrs. Mary Temple, Solicitor; and Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John A. D. Magee, Commissioner; Mr. J. Hanley, Director-General, Personnel, Finance, Program Co-ordination and Corporate Planning; Mr. Peter Clark, International Transport Policy Committee.

The witnesses answered questions.

Upon motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to report the said Bill without amendment.

At 11:30 a.m., the Committee proceeded to consider its next item of business.

**ATTEST:**

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1979

(4)

Conformément à une motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*Colchester*) (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Rowe et Smith (*Colchester*). (8).

*Aussi présent:* M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs».

*Témoins: Du ministère des transports:* M. S. D. Cameron, premier sous-ministre adjoint; M. Norman Beaudry, Directeur, Relations internationales; M<sup>me</sup> Mary Temple, avocate; et le Capitaine Barry McKay, surintendant, Cargaisons et Conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière; *De la Commission canadienne des Transports:* M. John A. D. Magee, commissaire; M. J. Hanley, directeur général, Personnel, Finances, Coordination des programmes et planification générale; M. Peter Clark, Comité de la politique en matière de transport international.

Les témoins répondent aux questions.

Sur motion de l'honorable sénateur Langlois, il est *décidé* de faire rapport dudit bill sans amendement.

A 11 h 30, le Comité entreprend l'examen de ses prochains travaux.

**ATTESTÉ:**



REPORT TO THE SENATE

Thursday, November 29, 1979

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", has, in obedience to the order of reference of Wednesday, October 31, 1979, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

George I. Smith

*Chairman*

RAPPORT AU SÉNAT

Le jeudi 29 novembre 1979

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel on a renvoyé le bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs» a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 31 octobre 1979, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

*Le président*

George I. Smith

*Chairman*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 29, 1979

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-5, to implement the International Convention for Safe Containers, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee will recall that at the last meeting we considered Bills S-5 and S-6. There were some questions raised with respect to each of these bills.

In respect of Bill S-5, questions were raised by Senator Haidasz with reference to the availability of resources of personnel and money in order to be able to carry out the duties which are to be carried out under this bill if it becomes law. There was a further question asked by Senator Riley in respect to a particular happening at Saint John, but I think the appropriate persons have been in touch with Senator Riley and have answered his question, I am informed, to his satisfaction. Therefore, that leaves us with the two questions by Senator Haidasz.

I mentioned one question as being relative to the availability of personnel and finances. The other one had to do with the definition of "dangerous goods". Senator Haidasz asked if representatives could be present from the Department of Transport and from the Canadian Transport Commission to deal with these matters. We have been able to arrange that, and I would ask, first, if the witnesses from the Department of Transport would be kind enough to come forward.

Our witnesses are: Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. Norman Beaudry, Director of International Relations; Mrs. Mary Temple, Solicitor; and Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

In respect to the question of the definition of "dangerous goods", which arose when we were considering this bill at the last meeting, there has been distributed to the committee a photocopy of Chapter VII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960. I am informed that there is no easy definition of what constitutes a substance which may be referred to as "dangerous goods". The document which I have just mentioned is perhaps the most helpful one there is.

I now call upon whichever of the witnesses is prepared to deal with this question. I think it may be Mr. Beaudry. Would you keep in mind the question set out by Senator Haidasz and this document I have just mentioned which has been distributed to the committee?

**Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations, Department of Transport:** Thank you very much. As the chairman has just said, unfortunately there is no simple, nice international definition of "dangerous goods" which fits into one short paragraph. The approach used internationally has been one of identifying classes of substances and then further

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 29 novembre 1979.

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-5, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill en question.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Les membres du Comité se rappelleront qu'au cours de la dernière séance, nous avons étudié les bills S-5 et S-6. Certaines questions ont été posées sur chacun de ces bills.

En ce qui concerne le bill S-5, des questions ont été posées par le sénateur Haidasz sur le personnel et les ressources financières disponibles afin d'exécuter les fonctions décrites dans le présent projet de loi, s'il est adopté. Le sénateur Riley a posé une autre question sur une situation particulière à Saint John, mais je crois que les personnes concernées sont entrées en contact avec le sénateur Riley, répondit à sa question et, d'après ce qu'on m'a dit, à sa grande satisfaction. Par conséquent, il nous reste donc les deux questions du sénateur Haidasz.

J'ai dit qu'une de ces questions concernait le personnel et les ressources financières disponibles; l'autre concernait la définition de l'expression «marchandises dangereuses». Le sénateur Haidasz a demandé si des représentants du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports pouvaient assister à la séance pour répondre à ces questions. Nous avons pu obtenir que ces témoins soient ici présents et je demanderais d'abord que les témoins du ministère des Transports aient l'obligeance de s'avancer.

Nos témoins sont les suivants: M. S. D. Cameron, Sous-ministre adjoint principal, M. Norman Beaudry, Directeur, Relations internationales, M<sup>me</sup> Mary Temple, Avocate et le capitaine Barry McKay, Surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

En ce qui concerne la question des «marchandises dangereuses», qui a été posée lorsque nous avons étudié le présent projet de loi à la dernière séance, le Comité s'est vu remettre une photocopie du chapitre VII de la Convention internationale de 1960 sur la sauvegarde de la vie en mer. On me dit qu'il n'est pas facile de définir ce que constitue une substance considérée comme «dangereuse». Le document dont je viens juste de parler peut-être le plus utile qui soit.

Je demande maintenant au témoin le mieux préparé de répondre à la question. Je crois que l'on pourrait peut-être s'adresser à M. Beaudry. Je vous demande aussi de ne pas oublier la question du sénateur Haidasz ni le document je viens juste de parler et qui a été distribué au Comité.

**M. Norman Beaudry, directeur, Relations internationales, ministère des Transports:** Merci beaucoup. Comme M. le président l'a dit, il n'y a malheureusement pas de définition internationale simple des «marchandises dangereuses», qui se résume à un court paragraphe. La façon de procéder sur le plan international pour définir les marchandises dangereuses

[Text]

defining those classes with descriptive types of definitions. The classes are organized by the type of risk involved.

The basic international document which forms the basis for all current international and even national regulations governing the transportation of dangerous goods is entitled "Transport of Dangerous Goods". This book contains a set of recommendations from a UN group of experts on transport of dangerous goods. The details in this book are essentially the answer to the request for an international definition.

**Senator Marchand:** You could read it.

**Mr. Beaudry:** I wonder if the time is available. I thought perhaps the extracts which have been provided to you would be very useful in terms of providing you with an idea of the classes. If you look at the bottom of the first page of this document which has been handed out to you, you will see the different classes of dangerous goods listed there. These are extracted from the Safety of Life at Sea Convention.

**Senator Haidasz:** Of what year?

**Mr. Beaudry:** 1960.

**Senator Haidasz:** Our bill is 1972. The Safety of Life at Sea Convention is 12 years old.

**Mr. Beaudry:** Yes. You will find, in the following pages, more specific codes or other types of regulations that implement this and enlarge on it. You will also find further expansion of those classes with slightly more precise definitions of the types of substances included in each of the classes which were listed on the previous page. I do not have the date of this particular extract, but it is more recent and is under constant revision; therefore, it is usually up to date. As I said, it is the document from which international agreements, codes, or functions are derived.

**The Chairman:** Excuse me, would you give the title of that book?

**Mr. Beaudry:** *Transport of Dangerous Goods, Recommendations Prepared by the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods—United Nations.*

**Senator Haidasz:** The year of that publication?

**Mr. Beaudry:** 1977.

**Senator Marchand:** Would you please define what "recommendation" means? Is it a recommendation to the U.N. or to all countries?

**Mr. Beaudry:** It is a recommendation to all countries for the purpose of providing a uniform basis for developing international agreements. I might mention that there is no global international agreement right now. I believe there are three in Europe because of their particular geographical situation, but I am not aware, unless I am advised otherwise, of any global international agreement.

**Senator Marchand:** Is it because there were objections or just because it was not needed?

**Mr. Beaudry:** I believe it is because it was not needed. Captain McKay can elaborate on this.

[Traduction]

est la suivante: on a déterminé les catégories de substances et ensuite on a définie ces catégories en les décrivant. Les catégories sont divisées selon le genre de risques en cause.

Le document international de base qui constitue le fondement de tous les règlements actuels sur le plan international et même national qui régissent le transport des marchandises dangereuses s'intitule «Transport de marchandises dangereuses» et contient une série de recommandations d'un groupe de spécialistes de l'ONU sur le sujet. Les détails contenus dans ce document visent essentiellement à répondre à la demande d'une définition internationale.

**Le sénateur Marchand:** Peut-être pourriez-vous nous le lire.

**M. Beaudry:** Je me demande si nous avons suffisamment de temps. Je croyais que les extraits qui vous ont été remis pourraient être utiles pour vous donner une idée des catégories. Si vous regardez au bas de la première page du document, vous verrez les différentes catégories de marchandises dangereuses. Elles sont tirées de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

**Le sénateur Haidasz:** De quelle année?

**M. Beaudry:** 1960.

**Le sénateur Haidasz:** Notre bill date de 1972. La Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer remonte à douze ans.

**M. Beaudry:** Oui. Vous découvrirez aux pages suivantes un plus grand nombre de codes précis et d'autres types de règlements qui mettent en œuvre cette convention et l'élargissement. Vous trouverez également un autre élargissement de ces catégories, accompagnée de définitions quelque peu plus précises de types de substances incluses dans chacune des catégories qui sont énumérées à la page précédente. Je n'ai pas la date de cette citation particulière, mais la liste est plus récente et constamment révisée; par conséquent, elle est habituellement à jour. Je le répète, c'est le document d'où sont tirés les accords internationaux, les codes ou les fonctions.

**Le président:** Pardonnez-moi, pourriez-vous me donner le titre de ce livre?

**M. Beaudry:** *Transport des marchandises dangereuses, Recommandations préparées par le Comité d'experts sur le transport des marchandises dangereuses—Nations Unies.*

**Le sénateur Haidasz:** En quelle année a-t-il été publié?

**M. Beaudry:** 1977.

**Le sénateur Marchand:** Pourriez-vous nous définir le terme «recommandation»? Est-ce une recommandation adressée aux Nations unies ou à tous les pays?

**M. Beaudry:** C'est une recommandation adressée à tous les pays dans le but d'établir un fondement uniforme pour l'élaboration d'accords internationaux. Je devrais dire qu'il n'existe pas encore d'accord international global. Je crois qu'il y en a trois en Europe en raison de sa situation géographique particulière, mais je ne suis au courant, à moins qu'on m'informe du contraire, d'aucun accord international plus global.

**Le sénateur Marchand:** Est-ce parce qu'on s'est opposé ou simplement parce qu'il n'était pas nécessaire?

**M. Beaudry:** Je crois que c'est parce qu'il n'était pas nécessaire. M. McKay peu commenter ce point.

[Text]

**Capt. Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard:** As Mr. Beaudry has said, there are agreements for road and rail transport in Europe, and apparently the reason for this is because most countries there are relatively small. These agreements are in the form of conventions. So far as the other modes are concerned—that is, air and sea—there are codes that have been developed. I have one here which is the IMCO Dangerous Goods Code. These have been adopted for eventual adoption by the administrations. The majority of maritime trading countries have adopted, for instance, the IMCO code. However, it is not in the form of a convention; it is in the form of an internationally developed standard, which hopefully will be, and in most cases is, adopted by individual administrations. As regards air, IATA has developed a similar code, which again has been adopted unilaterally by various administrations.

To get back to Mr. Beaudry's point, all these codes and conventions use as a basis the recommendations of the United Nations group of experts in the classification and listing of institutions.

**Senator Rowe:** Has the Common Market developed, or is it developing, any code for itself?

**Capt McKay:** The ADR and RID conventions for road and rail would apply to Common Market countries. So far as marine and air are concerned, they would probably—"probably" is the right word—have adopted the IMCO code or the IATA code for air.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, we have not all received the documentation that is now being referred to.

**The Chairman:** We will remedy that right now, Senator Langlois. I think Mr. Beaudry was about to add something.

**Mr. Beaudry:** I would like to offer to the members of the committee, if they want it, this copy, which can be made available. Unfortunately, we are short of the English version. Additional copies would have to be ordered from the United Nations.

**Senator Marchand:** Does that mean you have a lot of French copies?

**Mr. Beaudry:** We have some French copies.

**Senator Marchand:** Send them all to my office.

**Mr. Beaudry:** I should like to mention that honourable senators will be afforded a chance to ask further questions of more qualified witnesses, I think, in a relatively short time, as I believe Bill C-25 is being debated in the other place right now, and some of our colleagues from the Department of Transport are appearing as witnesses at this very moment before a committee of the House of Commons.

**The Chairman:** What is the title of Bill C-25?

**Mr. Beaudry:** Bill C-25 is intitled "An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods."

[Traduction]

**Capitaine Barry McKay, surintendant, sécurité des navires (cargaisons et conteneurs), Garde côtière canadienne, ministère des transports:** Comme l'a dit M. Beaudry, il y a des accords pour le transport routier et ferroviaire en Europe, et il semble que ce soit parce que la plupart des pays sont relativement petits. Ces accords ont la forme d'une convention. Quant aux autres modes de transport, c'est-à-dire aérien et maritime, des codes ont été créés. J'en ai un ici qui est le code des marchandises dangereuses de l'OMCI. Ils ont été créés en vue de leur éventuelle adoption par les administrations. La majorité des pays pratiquant le commerce maritime, ont adopté, par exemple, le code de l'OMCI. Toutefois, il ne prend pas la forme d'une convention mais d'une norme conçue à l'échelle internationale qui, espérons-le, sera dans la plupart des cas adoptée par les administrations. En ce qui a trait au transport aérien, l'ATAI a créé un code similaire, qui une fois de plus a été adoptée unilatéralement par diverses administrations.

Pour en revenir au point soulevé par M. Beaudry, tous ces codes et conventions utilisent comme fondement les recommandations du groupe d'experts des Nations Unies dans la classification et l'énumération des institutions.

**Le sénateur Rowe:** Le Marché commun a-t-il créé son propre code.

**Capt McKay:** Les conventions ADR et RID pour le transport routier et ferroviaire s'appliquent aux pays du Marché commun. Quant aux transports maritimes et aériens, ils auront probablement—je dis bien «probablement»—adopté le code de l'ATAI ou ceux de la convention de l'OACI pour le transport aérien.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, nous n'avons pas reçu toute la documentation dont il est question.

**Le président:** Nous allons y remédier tout de suite, sénateur Langlois. Je pense que M. Beaudry voudrait ajouter quelque chose.

**M. Beaudry:** J'aimerais mettre à la disposition des membres de ce comité, s'ils le désirent, cet exemplaire, qu'on pourra se procurer. Malheureusement, nous ne disposons pas de la version anglaise en quantité suffisante. Il faudrait en commander d'autres exemplaires aux Nations Unies.

**Le sénateur Marchand:** Cela veut-il dire que vous avez beaucoup d'exemplaires en français?

**M. Beaudry:** Oui nous en avons quelques-uns en français.

**Le sénateur Marchand:** Déposez-les tous à mon bureau.

**M. Beaudry:** J'aimerais dire encore que les honorables sénateurs auront la possibilité de poser d'autres questions à des témoins plus qualifiés, je l'espère, dans très peu de temps; le bill C-25, en effet, est en discussion à l'autre endroit en ce moment, et certains de nos collègues du ministère des Transports comparaissent, à titre de témoins, à la minute même devant le Comité de la Chambre des communes.

**Le président:** Quel est le titre du bill C-25?

**M. Beaudry:** Le bill C-25 est intitulé: «Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses».

[Text]

**Senator Langlois:** Is that an amendment to the Dangerous goods Act?

**Capt McKay:** I am not aware of the Dangerous Goods Act *per se*. This is a totally new bill that is being considered by a committee of the other place.

**Senator Haidasz:** I should like to try to put this in perspective. I heard Captain McKay mention the words "air transport." Are not containers for air transport excluded from Bill S-5?

**Mr. Beaudry:** Yes, but we were talking here in the context of your question.

**Senator Haidasz:** For clarification, it should be stated that dangerous goods are not transported by air.

**Mr. Beaudry:** The exclusions from this convention are containers specially designed for air transport. They are not included in this bill or in this convention. If regular containers that meet the definition described in this convention are moved by air, they would fall under this convention. The transport of dangerous goods is a completely different matter, which does not fall under this particular convention.

**Senator Marchand:** Senator Haidasz was asking if there were some dangerous goods transported by air.

**Mr. Beaudry:** I believe there is some, yes.

**Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport:** The answer to that is yes.

**Senator Haidasz:** Nuclear materials, radioactive materials. On this bill we are merely interested in containers excluding those used in air transport. Is that correct?

**Mr. Beaudry:** Excluding those specially designed for air transport.

**Mr. Cameron:** Article III 1. excludes containers specially designed for air transport. Those used in air transport that were not specially designed would be covered. If they are specially designed for air transport this bill does not cover them.

**Senator Haidasz:** This convention and this bill does not cover them?

**Mr. Cameron:** That is correct.

**Senator Haidasz:** This document that we have comes from the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. I presume this is the body that will enforce the provisions of this convention.

**Mr. Beaudry:** Yes.

**Senator Haidasz:** You say this body has no other classification of dangerous goods other than that which they published in 1960?

**Mr. Beaudry:** That is an IMCO convention. I think Captain McKay referred earlier to the IMCO code, which is from that same organization. The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has a code, one volume of which is here on

[Traduction]

**Le sénateur Langlois:** S'agit-il d'une modification de la Loi sur les marchandises dangereuses?

**Capt McKay:** Je ne connais pas cette loi en elle-même. Il s'agit ici d'un bill tout à fait nouveau proposé à l'attention du comité de l'autre endroit.

**Le sénateur Haidasz:** Il faut que je fasse un petit effort pour y mettre un peu d'ordre. M. McKay a parlé de «transport aérien». Les conteneurs destinés au transport aérien ne sont-ils pas exclus du bill S-5?

**M. Beaudry:** Si, mais nous restons ici dans le contexte de votre question.

**Le sénateur Haidasz:** Pour plus de clarté, il devrait être précisé que les marchandises dangereuses ne sont pas transportées par voie aérienne.

**M. Beaudry:** Les conteneurs spécialement conçus pour les transports aériens sont exclus de cette convention. Ils ne sont pas pris en considération par ce bill ni par la convention. Si les conteneurs habituels satisfont aux conditions de la convention et sont transportés par air, alors ils entrent dans son cadre d'application. Le transport de marchandises dangereuses est une affaire complètement différente, qui ne rentre pas dans le cadre de cette convention précise.

**Le sénateur Marchand:** Le sénateur Haidasz demandait si certaines marchandises étaient transportées par voie aérienne.

**M. Beaudry:** Je pense qu'il y en a, oui.

**M. D. S. Cameron, sous-ministre adjoint principal, ministère des Transports:** Oui il y en a.

**Le sénateur Haidasz:** Du matériel nucléaire, radioactif. Ce bill nous parle uniquement de conteneurs, excluant le transport par voie aérienne. Est-ce exact?

**M. Beaudry:** Il exclut effectivement les conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

**M. Cameron:** Le paragraphe III.1 exclut les conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien. Ceux qui seraient utilisés pour le transport aérien sans avoir été spécialement conçus à cette fin seraient couverts. Mais s'ils sont spécialement conçus pour le transport aérien ils ne relèvent pas de ce bill.

**Le sénateur Haidasz:** Dois-je donc comprendre qu'ils ne rentrent pas dans le cadre de la convention ni du bill?

**M. Cameron:** Exactement.

**Le sénateur Haidasz:** Ce document dont nous disposons vient de l'organisation internationale consultative de la navigation maritime. Je suppose qu'il s'agit de l'organisme chargé de faire appliquer les dispositions de cette convention.

**M. Beaudry:** Oui.

**Le sénateur Haidasz:** Vous dites que cet organisme ne dispose d'aucune liste de marchandises dangereuses autre que celle qui a été publiée en 1960?

**M. Beaudry:** C'est une convention de l'OMCI. Je pense que M. McKay a parlé tout à l'heure du Code de l'OMCI, qui est cet organisme dont nous parlions. Elle a élaboré un code, dont

[Text]

the table. There are four of them. That is being updated on a continuing basis.

**Senator Haidasz:** In other words, for the purposes of our study we have before us only this document of 1960, which is 19 years out of date.

**Mr. Beaudry:** I believe the following pages, which were extracted from the code, are more recent versions. I should like to check the date with Captain McKay.

**Capt McKay:** Of course, I would reply through the chairman that the classification of dangerous goods is laid down in the document you have in front of you. I understand it is a 1960 source. That has not changed since 1960. It has basically nine classifications of dangerous goods and they are, in turn, based on the United Nations' recommendations. The nine basic classes remain the same today exactly as they were in 1960.

**Senator Haidasz:** In class 7 of the classifications under "radioactive substances", I wonder whether it includes all radioactive substances. Could you expound on that?

**The Chairman:** Who is prepared to answer that question, Captain McKay?

**Capt McKay:** I will attempt to. The radioactives are broken down into different categories and subcategories, depending on the radioactive content. If I am not mistaken, I think they are broken down into three categories, of which the first is slightly dangerous, the second medium and the third highly dangerous.

If you look at the United Nations' book or any of the codes developed from it, you will see that under class 7 a list of all radioactive substances and, in addition, whether they fall into category 1, 2 or 3 of class 7. It would depend on the distances at which radioactivity is detected as to which category they would fall into. Also you will see whether or not they may be carried on passenger ships, and so forth. The safety of the materials or whether it can be transported is based on the specific radioactivity count of that particular material.

**Senator Haidasz:** Are there draft regulations already in place or operative regulations with regard to the transport of plutonium?

**Capt McKay:** Yes, insofar as marine transport is concerned, a standard is laid down in the INCO Code. This is done in consultation with the Atomic Energy Control Board.

**Senator Marchand:** This may sound somewhat naive, but does that include the army and naval warships?

**Capt McKay:** It would include anything under the control of the Coast-guard. We do not involve ourselves with naval vessels.

**Senator Haidasz:** Are there any regulations or international conventions which govern the air transport of radioactive substances, and if so, what are they?

**Mr. Cameron:** I cannot respond to your question directly, senator, but I might point out that this particular bill does not

[Traduction]

nous avons un tome sur cette table. Il y en a quatre. Ils sont mis à jour régulièrement.

**Le sénateur Haidasz:** En d'autres termes, nous ne disposons pour notre travail que de ce document de 1960, qui a 19 ans de retard.

**M. Beaudry:** Je pense que les pages suivantes, qui ont été extraites du code, sont des versions plus récentes. J'aimerais vérifier si ma date correspond à celle du capitaine McKay.

**Capt McKay:** Évidemment, je pourrais vous transmettre la réponse par l'entremise du président. La classification des marchandises dangereuses est expliquée dans le document que vous avez à votre disposition. Je crois qu'il date de 1960 et qu'il n'a pas été modifié depuis. Il existe au départ neuf catégories de marchandises établies d'après les recommandations des Nations unies. Ces neuf catégories sont les mêmes actuellement qu'en 1960.

**Le sénateur Haidasz:** La septième catégorie porte sur les substances radioactives, et je me demande si toutes ces substances sont incluses. Pourriez-vous nous donner des précisions?

**Le président:** Qui peut répondre à cette question? Monsieur McKay?

**Capt McKay:** Je vais essayer. Les substances radioactives sont divisées en groupes et en sous-groupes, selon l'intensité des radiations qu'elles émettent. Si je ne fais pas erreur, je crois qu'il existe trois classes: légèrement dangereuses, moyennement dangereuses et très dangereuses.

L'ouvrage des Nations unies ou les codes qui en découlent regroupent toutes les substances radioactives dans la septième catégorie et indiquent si elles appartiennent à la catégorie 1, 2 ou 3. Pour établir les catégories, on tient compte des distances auxquelles la radioactivité est détectée. Vous verrez également si elles peuvent être transportées à bord de navires prenant des passagers, etc. Les mesures de sécurité entourant ces marchandises sont fonction de leur radioactivité.

**Le sénateur Haidasz:** Y a-t-il des projets de règlements ou des règlements qui s'appliquent au transport du plutonium?

**Capt McKay:** Oui, et en ce qui concerne le transport maritime, des normes sont établies dans le Code de l'OMCI. Elles l'ont été après consultation auprès de la Commission de contrôle de l'énergie atomique.

**Le sénateur Marchand:** Ma question peut sembler quelque peu naive, mais ces règlements touchent-ils également les navires de guerre?

**Capt McKay:** Ils s'appliquent à tout ce qui tombe sous la surveillance des gardes côtières. Nous ne nous préoccupons pas des navires.

**Le sénateur Haidasz:** Existe-t-il des règlements ou des conventions internationales qui régissent le transport aérien de substances radioactives et, dans l'affirmative, quels sont-ils?

**M. Cameron:** Je ne puis vous répondre directement, sénateur, mais je pourrais préciser que ce projet de loi n'empêche

[Text]

preclude the development of particular safety requirements or additional safety requirements for the transport of dangerous goods. This particular bill does not deal specifically with the transport of dangerous goods. Article 4 of the convention states:

Nothing in the present Convention precludes the application of provisions of national regulations or legislation or international agreements prescribing additional safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods.

So this bill is not concerned with the transportation of dangerous goods, other than to say that there is nothing precluding the development of particular standards or tests for the transport of dangerous goods. This bill does not preclude that, but it is not concerned with the transportation of dangerous goods.

**Mrs. Mary Temple, Solicitor, Department of Transport:** To answer the specific question, to my knowledge there is a code, developed through IATA, which is an international civil aviation organization, dealing with dangerous goods. The air regulations made under the Aeronautics Act, in the Canadian context, have provisions regulating the transportation of dangerous goods.

**Senator Haidasz:** Getting back to my question regarding class 7 radioactive substances, does that include nuclear waste?

**Capt McKay:** Yes, senator, if it meets the criteria of the specific activity of the material, then it would have to be treated as class 7 material and transported accordingly.

**Senator Haidasz:** Getting back to class 2 gases, which are gases compressed, liquefied or dissolved under pressure, does that include chlorine gas?

**Capt McKay:** Yes, senator.

**Senator Haidasz:** There are specifications for containers for the containment of chlorine gas?

**Capt McKay:** Within the provisions of the bill we are looking at? What I would ask you is whether you mean a tank container?

**Senator Haidasz:** A tank is a container, is it not?

**Capt McKay:** Some tanks are containers within the provisions of this bill.

**Senator Haidasz:** There are draft regulations specifying the type of containers to hold chlorine gas?

**Capt McKay:** There are regulations in effect now other than the draft ones.

**Senator Haidasz:** Under what?

**Capt McKay:** There are draft regulations now in effect other than the draft ones.

**Senator Haidasz:** Under what act, code or convention?

[Traduction]

pas l'établissement d'autres exigences en matière de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses. Il ne porte pas précisément sur le transport de ces marchandises. L'article 5 de la convention stipule:

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut l'application de réglementations ou lois nationales ou d'accords internationaux prescrivant des règles ou des essais supplémentaires en matière de sécurité de construction des conteneurs spécialement conçus pour le transport de marchandises dangereuses.

Ce projet de loi ne touche donc pas le transport de marchandises dangereuses, si ce n'est qu'il stipule que rien n'empêche l'établissement de normes ou d'essais particuliers pour le transport de marchandises dangereuses.

**Mme Mary Temple, Avocate, ministère des Transports:** Pour répondre à cette question, l'ATAI, Organisation d'aviation civile internationale, a établi un code régissant les marchandises dangereuses. Au Canada, la Loi sur l'aéronautique comporte également des dispositions en ce sens.

**Le sénateur Haidasz:** Pour en revenir à ma question portant sur la septième catégorie qui regroupe les substances radioactives, comprend-elle les déchets nucléaires?

**Capt McKay:** Oui, sénateur, s'ils sont régis par les normes qui y sont précisées, ces déchets appartiennent à la septième catégorie et doivent être transportés en respectant les exigences qui s'y rapportent.

**Le sénateur Haidasz:** Pour en revenir à la deuxième catégorie qui regroupe les gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, les gaz de chlore sont-ils visés?

**Capt McKay:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Haidasz:** Y a-t-il des dispositions spéciales concernant les conteneurs de chlore gazeux?

**Capt McKay:** Dans les dispositions du bill que nous étudions présentement? Je voudrais savoir si votre question porte sur les réservoirs.

**Le sénateur Haidasz:** Un réservoir est un conteneur, n'est-ce pas?

**Capt McKay:** Certains réservoirs sont des conteneurs, au sens des dispositions du présent projet de loi.

**Le sénateur Haidasz:** Y a-t-il des projets de règlement en vigueur, autres que les projets de règlement.

**Capt McKay:** Il y a actuellement des règlements en vigueur, autres que les projets de règlement.

**Le sénateur Haidasz:** Pardon?

**Capt McKay:** Il y des règlements actuellement en vigueur, autres que les projets de règlement.

**Le sénateur Haidasz:** En vertu de quelle loi, de quel code ou de quelle convention?

[Text]

**Capt McKay:** The Canada Shipping Act for marine transportation.

**Senator Haidasz:** What about rail transportation?

**Capt McKay:** I think the people best qualified to answer that are sitting behind you, but I believe it is the Railway Act.

**Senator Haidasz:** You said the marine act?

**Capt McKay:** Canada Shipping Act governs for transportation by ship.

**Senator Haidasz:** For the safe containment of chlorine gas?

**Capt McKay:** Yes, senator.

**Senator Haidasz:** That is operative now?

**Capt McKay:** Yes, under the Canada Shipping Act.

**Senator Haidasz:** It is safe and there is nothing on the books to change it or upgrade it?

**Capt McKay:** The regulations that eventually will be developed under the bill being discussed at the Commons committee will incorporate the marine regulations, together with the Railway Act and air regulations so that they come under the one cover.

Frankly, the standards for tank containers developed under the Canada Shipping Act will remain basically the same.

**Senator Haidasz:** Who inspects these containers you mentioned within the jurisdiction of the Canada Shipping Act?

**Capt McKay:** Those containers are inspected by classification societies, sir.

**Senator Haidasz:** By what?

**Capt McKay:** By classification societies.

**Senator Haidasz:** What are classification societies?

**Capt McKay:** There are eleven of them, senator. Those which come immediately to mind are Lloyds, the American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd. There are several others, but those are the four primary ones.

**Senator Haidasz:** Doesn't the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization have inspectors who inspect these containers?

**Capt McKay:** No, senator.

**Senator Haidasz:** I thought someone mentioned in the recent past that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization is the regulatory body under this international convention.

**Capt McKay:** They are the depository for it, senator, but they have no legal authority to impose anything.

[Traduction]

**Capt McKay:** En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada pour les transports maritimes.

**Le sénateur Haidasz:** Et pour les transports ferroviaires?

**Capt McKay:** Je pense que les personnes assises derrière vous sont mieux qualifiées pour vous répondre, mais il me semble qu'il s'agit de la Loi sur les chemins de fer.

**Le sénateur Haidasz:** Vous avez parlé de la Loi sur la marine marchande.

**Capt McKay:** Oui, pour les transports par bateau.

**Le sénateur Haidasz:** Ces règlements concernent-ils la sécurité des conteneurs de chlore gazeux?

**Capt McKay:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Haidasz:** Sont-ils en vigueur actuellement?

**Capt McKay:** Oui, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

**Le sénateur Haidasz:** La sécurité est-elle assurée? Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de l'améliorer?

**Capt McKay:** Les règlements qui seront finalement adoptés en vertu du bill étudié actuellement par le Comité de la Chambre des communes réuniront la réglementation concernant la marine de même que celles concernant les chemins de fer et les transports aériens, qui seront rassemblées dans un texte unique.

À proprement parler, la normalisation des conteneurs, mise en place en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, restera fondamentalement la même.

**Le sénateur Haidasz:** Qui inspecte les conteneurs dont vous avez parlé dans le cadre de l'application de la Loi sur la marine marchande du Canada?

**Capt McKay:** Ces conteneurs sont inspectés par les sociétés de classification, Monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** Par qui?

**Capt McKay:** Par les sociétés de classification.

**Le sénateur Haidasz:** Quelles sont ces sociétés de classification?

**Capt McKay:** Il y en a onze, sénateur. Celles qui me viennent immédiatement à l'esprit sont la Lloyds, l'American Bureau of Shipping, la Det Norske Veritas et la Germanischer Lloyds. Il y en a plusieurs autres, mais celles-ci sont les quatre sociétés les plus importantes.

**Le sénateur Haidasz:** L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime n'a-t-elle pas des inspecteurs qui contrôlent ces conteneurs?

**Capt McKay:** Non, sénateur.

**Le sénateur Haidasz:** Il me semble avoir entendu récemment que l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime était l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation, aux termes de la présente convention internationale.

**Capt McKay:** En effet, sénateur, mais elle n'est pas juridiquement autorisée à imposer quoi que ce soit.



[Text]

**Senator Haidasz:** That organization does not carry out any inspections?

**Capt McKay:** Not in this particular area, senator.

**Senator Haidasz:** What body of the Canadian government carries out inspection of containers carrying chlorine, for example, on board ships?

**Capt McKay:** The portable tanks which would fall under the convention we are now discussing would be the responsibility, on ships, of the Canadian Coast Guard.

**Senator Haidasz:** And that is a body of Transport Canada?

**Capt McKay:** Yes.

**Senator Langlois:** These inspections were formerly performed by CSI?

**Capt McKay:** Yes, the Steamship Inspection Service.

**Senator Haidasz:** So, any questions I have respecting the movement of these containers by rail in Canada I should put to someone else?

**The Chairman:** That is the comment of Captain McKay, and I assume he makes that comment simply because someone else is better qualified to provide you with those answers.

We have officials of the Canadian Transport Commission here this morning, and perhaps when their turn comes we can ask them to whom, these questions should be directed.

**Senator Haidasz:** In that case, Mr. Chairman, I shall defer my questions to the witnesses from the Canadian Transport Commission.

**The Chairman:** So far as the matter of the transport of dangerous substances is concerned, we are then finished with the witnesses from the Department of Transport, I take it.

**Senator Haidasz:** I would like to take a look at that book referred to earlier.

**The Chairman:** I am sure Mr. Beaudry will be able to arrange that.

There was a further question asked by Senator Haidasz which the witnesses are prepared to answer, and that question is found at the bottom of page 1:16 of our first proceedings on this bill. The remarks of Senator Haidasz read as follows:

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, I would like to have tabled for the committee the specific cuts that have been made by the Treasury Board since the new government has been in office in relation to everything that the word "administration" covers in this act. In other words, I want to know how many cuts, both financial and in the area of manpower, have been made since, say, June or July 1, 1979.

And then a similar comment on page 1:18 as follows:

**Senator Haidasz:** Well, the announcements by Treasury Board of cuts and freezes in the Department of

[Traduction]

**Le sénateur Haidasz:** Cette Organisation n'effectue aucune inspection?

**Capt McKay:** Non, pas dans ce domaine particulier, sénateur.

**Le sénateur Haidasz:** Quel organisme du gouvernement canadien inspecte les conteneurs transportant du chlore à bord des navires?

**Capt McKay:** Les réservoirs transportables qui entrent dans le champ d'application de la présente convention relèvent de la responsabilité de la Garde côtière canadienne, lorsqu'ils sont à bord d'un navire.

**Le sénateur Haidasz:** Cet organisme relève de Transport Canada?

**Capt McKay:** Oui.

**Le sénateur Langlois:** Auparavant, ces inspections étaient effectuées par le Service d'inspection des navires?

**Capt McKay:** Oui.

**Le sénateur Haidasz:** Je devrai donc poser à quelqu'un d'autre toutes les questions concernant le transport de ces conteneurs au Canada par chemin de fer?

**Le président:** C'est ce que vous a indiqué le capitaine McKay, car il existe sans doute des personnes mieux qualifiées pour vous fournir ce genre de réponse.

Nous avons avec nous ce matin des fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, et nous leur demandons à qui poser ces questions.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, je vais donc, dans ce cas, différer les questions que je veux poser aux témoins de la Commission canadienne des transports.

**Le président:** J'en ai donc fini avec les témoins du ministère des Transports, au sujet du transport des marchandises dangereuses.

**Le sénateur Haidasz:** J'aimerais voir ce livre dont il a été fait mention.

**Le président:** M. Beaudry s'en chargera.

Il y a une autre question posée par le sénateur Haidasz, à laquelle les témoins sont prêts à répondre; elle se trouve au bas de la page 1:16 de notre premier compte rendu sur ce bill. Les remarques du sénateur Haidasz sont libellées comme suit:

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, j'aimerais que l'on dépose à l'intention du Comité, un rapport sur les coupures qui ont été faites par le Conseil du Trésor depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement en ce qui a trait aux activités dites d'administration prévues dans la loi. En d'autres termes, je veux savoir combien de réductions, tant du point de vue financier que des ressources humaines ont été effectuées depuis disons le 1<sup>er</sup> juin ou juillet 1979.

Il y a ensuite une observation similaire à la page 1:18 libellée comme suit:

**Le sénateur Haidasz:** Ce serait la date à laquelle le Conseil du Trésor a annoncé les réductions et gels au

[Text]

Transport and the Canadian Transport Commission insofar as they relate to matters contained in this bill.

Honourable senators will recall that I undertook to obtain a written explanation in respect of those comments, and in response to that undertaking I have distributed a letter this morning dated November 28, 1979, addressed to myself, as chairman of the committee, which contains the pertinent information and which has attached to it a chart headed "Marine Surveyors in Canada." The letter and the chart speak for themselves, but the gist is that there have been no reductions in either financial resources or personnel insofar as the matters concerned with this bill go.

I would ask either Mr. Cameron or Mr. Beaudry—I see the letter was written for Mr. Cameron—to deal with this in somewhat more detail, and perhaps explain particularly the chart which is attached to the letter.

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, the letter is, I think, self-explanatory. It does indicate, I think quite clearly, that there have been no reductions in the resources of Transport Canada who would be employed in the administration of this legislation.

**Senator Haidasz:** As far as marine surveyors are concerned.

**Mr. Cameron:** The Ship Safety Branch of Transport Canada will be the branch responsible for the administration of this legislation.

**Senator Haidasz:** The marine surveyors of Transport Canada, then, will inspect containers transported by rail?

**Mr. Cameron:** No.

**Senator Haidasz:** Well, you said that everything coming under this legislation would be inspected by marine surveyors.

**Mr. Cameron:** The primary responsibility will be that of the marine surveyors. Most of the inspections will take place in the marine mode. As far as the rail mode is concerned, CTC inspectors will be involved. I think possibly Captain McKay or Mr. Beaudry might want to elaborate further.

**Mr. Beaudry:** The responsibility of Transport Canada under this bill is for the inspection aspect, and it will be carried out by the marine surveyors of the Canadian Coast Guard. The rail inspectors of CTC will also be involved, but we are talking here only on behalf of Transport Canada.

I would also like to add a point of clarification. Since the question as it was phrased at page 1:18 referred to inspection and testing, I wish to point out that the testing of containers is not going to be carried out by Transport Canada employees; it is going to be carried out by those organizations to which Captain McKay referred earlier, the classification organizations, and those organizations, of course, will have to be approved by Transport Canada. The testing will not be carried out by Transport Canada staff. So, what we are talking about

[Traduction]

ministère des Transports et à la Commission canadienne des Transports en ce qui concerne les points visés au présent projet de loi.

Les honorables sénateurs se souviendront que je me suis engagé à obtenir une explication écrite au sujet de ces observations et que j'ai distribué ce matin, à ce sujet, la lettre datée du 28 novembre 1979, qui m'a été adressée, en qualité de président du Comité; elle renferme les renseignements pertinents. A cette lettre est joint un diagramme intitulé "les experts maritimes au Canada". La lettre et le diagramme sont explicites et il en ressort qu'il n'y a pas eu de réductions dans les ressources financières ou le personnel, en ce qui concerne les affaires intéressant le présent bill.

Je vais demander à M. Cameron ou à M. Beaudry—je vois que la lettre a été adressée à M. Cameron—de traiter de ces questions de façon un peu plus approfondie et, peut-être, d'expliquer le diagramme qui est joint à la lettre.

**M. Cameron:** Monsieur le président, je pense que la lettre explique clairement qu'il n'y a pas eu de réductions dans les ressources de Transport Canada devant être employées dans l'administration de la présente loi.

**Le sénateur Haidasz:** Pour autant qu'il s'agisse des experts maritimes.

**M. Cameron:** La Direction de la sécurité des navires de Transport Canada sera chargée de l'administration de cette loi.

**Le sénateur Haidasz:** Les experts maritimes de Transport Canada inspecteront donc les conteneurs transportés par chemins de fer?

**M. Cameron:** Non.

**Le sénateur Haidasz:** Vous venez de dire que tout ce qui tombe sous le coup de cette loi serait inspecté par les experts maritimes.

**M. Cameron:** La responsabilité principale incombera aux experts maritimes. La plupart des inspections seront effectuées selon le mode maritime. En ce qui concerne les chemins de fer, il y aura participation des inspecteurs de la Commission canadienne des transports. Le capitaine McKay, ou M. Beaudry, pourrait peut-être nous donner des précisions à ce sujet.

**M. Beaudry:** En vertu de ce projet de loi, le ministère des Transports est chargé de l'inspection, qui sera assurée par les experts maritimes de la Garde côtière canadienne. Les inspecteurs du rail de la Commission canadienne des transports y participeront également, mais nous ne parlons ici qu'au nom du ministère des Transports.

Étant donné que la question posée à la page 1:18 concernait l'inspection et les essais, j'aimerais préciser que les essais des conteneurs ne se feront pas par les employés du ministère des Transports mais par les organisations dont parlait tout à l'heure le capitaine McKay, les organisations de classification, qui devront, évidemment, être approuvées par le ministère des Transports. Les essais ne se feront pas par le ministère des Transports mais, en ce qui concerne l'inspection, et en ce qui

[Text]

is the inspection function, and as far as Transport Canada is concerned, this will be carried out by marine surveyors.

In this chart you have what we call, in our bureaucratic jargon, the person-year allotment, and that has not changed from the beginning of this fiscal year to the present.

**Senator Haidasz:** Have you hired any more marine surveyors since 1972?

**Mr. Beaudry:** I would not know about the period covered from 1972. This is the allotment. The staff in place, of course, varies from time to time. I know that in the last few months, from June until now, for example, there has been an increase of 10 surveyors. I have not been with Transport Canada that long, so I cannot go back to 1972 from personal recollection.

**Senator Haidasz:** This increase of 10, did it come about because of a shortage?

**Mr. Beaudry:** There were vacancies, as is customary in all large organizations—not all positions allotted are filled at all times.

**Senator Haidasz:** Is this person-year allotment of 246 satisfactory to carry out present regulations?

**Mr. Beaudry:** I believe so, and even for the future obligations which we will have under this bill.

**Senator Haidasz:** Have you submitted any requests to the Treasury Board for an extra number of person-years to make sure you have enough marine surveyors to carry out the regulations contained in Bill S-5?

**Mr. Beaudry:** No, as we believe we will not need the additional resources. These inspection functions will be carried out in the course of the regular functions which the marine surveyors are already providing.

**Senator Haidasz:** Those are all my questions.

**The Chairman:** Perhaps I might ask Mr. Beaudry a question or two about the chart. The top portion of the chart deals with the person-year allotment as of June, 1979, showing the total to be 246; and the present year allotment as of October, 1979, is 246—exactly the same. The lower portion of the chart says "Budget Ships Survey Coast Guard", and it shows the actual amount of money available in the budget for this purpose.

**Mr. Beaudry:** Yes.

**The Chairman:** In June, 1979, the total is shown as \$10,875,359, and in October, 1979, the total is shown as \$10,888,369, which is about \$13,000 more than in June. Can you explain how that comes about?

**Mr. Beaudry:** I was not able to obtain the full details as to how this change occurred. I know that part of it is due to a shift within the budget of the Ship Safety Branch. As you can see, the headquarters' figures have gone down a little bit, and the Maritimes region figures have gone up. It is believed that some supplementary funds have been allotted to that group. If you wanted to know the exact portion which comes from the

[Traduction]

concerne le ministère des Transports, celle-ci se fera par les experts maritimes.

Sur ce tableau, vous trouverez ce que nous appelons en jargon bureaucratique, l'attribution d'années-personnes qui n'a pas été modifiée depuis le début de cette année financière.

**Le sénateur Haidasz:** Avez-vous recruté d'autres experts maritimes depuis 1972?

**M. Beaudry:** Je ne connais pas les chiffres pour 1972. Il ne s'agit ici que de l'attribution d'années-personnes. Le personnel en place varie évidemment de temps à autre. Je sais qu'au cours des derniers mois, du mois de juin jusqu'à maintenant, par exemple, nous avons recruté dix experts. Je ne puis remonter jusqu'à 1972 car il n'y a pas si longtemps que je travaille pour le ministère des Transports.

**Le sénateur Haidasz:** Y avait-il pénurie, lorsque ces dix experts ont été recrutés?

**M. Beaudry:** Il y avait des postes libres, comme dans toute organisation importante, mais les postes attribués ne sont pas comblés tout le temps.

**Le sénateur Haidasz:** Cette attribution d'années-personnes qui s'élève à 246 est suffisante pour faire respecter les règlements actuels?

**M. Beaudry:** Je le crois, et même pour assumer les nouvelles fonctions qui nous seraient octroyées par le projet de loi.

**Le sénateur Haidasz:** Avez-vous présenté des demandes d'années-personnes supplémentaires au Conseil du Trésor pour être sûr d'avoir assez d'experts maritimes pour faire appliquer les règlements que renferme le bill S-5?

**M. Beaudry:** Non, parce que nous croyons que nous n'en n'aurons pas besoin. Les experts maritimes feront l'inspection en même temps qu'ils assumeront leurs fonctions habituelles.

**Le sénateur Haidasz:** Je n'ai plus de questions à poser.

**Le président:** Je voudrais poser une ou deux questions à M. Beaudry, à propos de ce tableau. La partie supérieure du tableau traite de l'attribution d'années-personnes, qui s'élève, au mois de juin 1979, à 246 années-personnes. L'attribution pour cette année, au mois d'octobre 1979, est également de 246 années-personnes. La partie inférieure du tableau est intitulée «Budget-Navires de surveillance de la Garde côtière» et indique le budget consacré à ce poste.

**M. Beaudry:** Oui.

**Le président:** En juin 1979, le total était de \$10,875,359 et en octobre 1979 il était de \$10,888,369, soit \$13,000 de plus qu'en juin. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi?

**M. Beaudry:** Je n'ai pas pu obtenir tous les détails concernant ce changement. Je sais qu'il est attribuable, en partie, à un transfert du budget de la division de la Sécurité des navires. Comme vous pouvez le constater, les chiffres pour le siège social ont quelque peu diminué et les chiffres pour la région maritime ont augmenté. Des sommes supplémentaires ont dû être attribuées à ce groupe. Si vous vouliez connaître la

[Text]

shift and the supplementary, and the precise justification for that, I would have to carry out some further inquiries.

**Senator Haidasz:** This relates to marine surveyors in Canada who have served within the Safety Coast Guard, is that correct?

**Mr. Beaudry:** The Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard, that is correct.

**Senator Haidasz:** Does that include those people who enforce the fishing regulations within our new territorial boundaries of 200 miles at sea?

**Mr. Beaudry:** I believe those are enforced through the Department of Fisheries and Oceans, sir.

**Senator Haidasz:** That is another branch of enforcers.

**Mr. Beaudry:** Yes, that is right.

**The Chairman:** Are there any further questions on that point of these witnesses from the Department of Transport?

If not, I thank them very much for their comments, and excuse those who will not be dealing with Bill S-6 which we will come to a little later.

Perhaps now we might ask the witnesses from the Canadian Transport Commission if they would be good enough to come forward.

We are glad to have with us Mr. J. A. D. Magee, one of the commissioners of the commission, and perhaps he would be good enough to introduce his associates.

**Mr. John A. D. Magee, Commissioner, Canadian Transport Commission:** I will be glad to do that, Mr. Chairman, Starting from the end we have Mr. Peter Clark, International Transport Policy Committee; then we have Mr. E. J. Hase, Director, Rail Safety and Standards Branch, Railway Transport Committee; and next to him we have Mr. J. Hanley, Director General.

**The Chairman:** Now, the questions are the same as we were addressing before, and refer to resources. Perhaps I can refer you particularly to the questions that were put by Senator Haidasz. The first one is on page 16 of the proceedings of November 15 and is:

Mr. Chairman, I would like to have tabled for the committee the specific cuts that have been made by the Treasury Board since the new government has been in office in relation to everything that the word "administration" covers in this act. In other words, I want to know how many cuts, both financial and in the area of manpower, have been made since, say, June or July 1, 1979.

Again, on page 18, Senator Haidasz said:

Well, the announcements by Treasury Board of cuts and freezes in the Department of Transport Commission insofar as they relate to matters contained in this bill.

[Traduction]

fraction exacte attribuable à la modification, au budget supplémentaire et quelles en sont les raisons précises, il me faudrait faire d'autres recherches.

**Le sénateur Haidasz:** Ces renseignements visent les inspecteurs de navires qui ont été au service de sécurité de la Garde côtière, n'est-ce pas?

**M. Beaudry:** Direction de la sécurité des navires, Garde côtière canadienne, oui, c'est exact.

**Le sénateur Haidasz:** Ceux qui font respecter les règlements de pêche à l'intérieur de la zone territoriale de 200 milles sont-ils inclus?

**M. Beaudry:** Il me semble que c'est au ministère des Pêches et des Océans qu'il revient de les faire respecter, monsieur.

**Le sénateur Haidasz:** C'est un autre groupe d'agents de surveillance.

**M. Beaudry:** Oui, c'est juste.

**Le président:** Les témoins du ministère des Transports désirent-ils poser d'autres questions à ce sujet?

Sinon, je les remercie beaucoup de leurs remarques et ceux qui n'auront pas à s'occuper du bill S-6 peuvent prendre congé car nous en reprendrons l'étude plus tard.

Si les témoins de la Commission Canadienne des transports veulent bien s'avancer.

Nous sommes heureux d'accueillir M. J. A. D. Magee, l'un des commissaires de la Commission, qui voudra bien nous présenter ses collègues.

**M. John A. D. Magee, Commissaire, Commission Canadienne des Transports:** Volontiers, monsieur le président. Au bout de la table se trouve M. Peter Clark, du Comité de la politique en matière de transport international, puis M. E. J. Hase, Directeur, Direction de la sécurité et des normes ferroviaires, Comité des transports par chemin de fer et, à ses côtés, M. J. Hanley, Directeur général.

**Le président:** Nos questions portent encore sur le sujet dont nous discutons et ont trait aux ressources. Je vous rappelle donc ces questions qui ont été déposées par le sénateur Haidasz. La première se trouve à la page 16 des délibérations du 15 novembre; la voici:

«Monsieur le président, j'aimerais que l'on dépose à l'intention du Comité, un rapport sur les coupures qui ont été faites par le Conseil du Trésor depuis l'entrée en fonction du nouveau gouvernement en ce qui a trait aux activités dites d'administration prévues dans la loi. En d'autres termes, je veux savoir combien de réductions, tant du point de vue financier que des ressources humaines ont été effectuées depuis disons le 1<sup>er</sup> juin ou juillet 1979.»

Puis, à la page 18, le sénateur Haidasz disait:

«Ce serait la date à laquelle le Conseil du Trésor a annoncé les réductions et gels au ministère des Transports et à la Commission canadienne des Transports en ce qui concerne les points visés au présent projet de loi.»

[Text]

Perhaps, Mr. Magee, there is some preliminary comment that you would care to make, and then the committee may wish to ask some more questions.

**Mr. Magee:** I am the chairman of the Rail Safety Advisory Committee of the Canadian Transport Commission. The matters of the staffing of the commission, resources, manpower, and budgets, are now all consolidated under our Director General; that is why he has been appointed. I am going to ask him to deal with the questions of manpower and resources.

**Mr. J. Hanley, Director General, Personnel, Finance, Program Coordinator and Corporate Planning, Canadian Transport Commission:** Mr. Chairman, honourable senators, for the beginning of the current fiscal year the Commission had a manpower budget totalling 867 person-years. Two things have taken place. Firstly, the Treasury Board has imposed a two per cent cut in manpower which applies to all departments and agencies of government. This brought us down to 850 person-years. However, in addition to this, Treasury Board conducted an A-base review of commission resources, commencing about May/June of last year. The A-base review exercise is the government version of what is known in industry as zero-base budgetting. It is an attempt to examine how you are using resources, whether or not you should be applying resources to certain programs in a certain quantity, and whether or not there can be greater efficiencies. In other words, it is a cost cutting exercise.

As a result of that we were given the target manpower figure of 766, which brings us a cut of 101 person-years. That includes the 2 per cent and the effects of the A-base review. With regard to the A-base review, although it was applied to various segments of the commission, with separate detail, the view of Treasury Board is, "This is your target figure in total. It is your responsibility in the commission how you allocate and divide it up." It is a very severe cut. I think we are all conscious of the need for economies today, but in certain aspects you can only go so far before you run into severe problems.

I think that is the general picture, and I should be pleased to answer any specific questions honourable senators might have.

**Senator Haidasz:** This 101 person-year cut that Treasury Board has ordered you to implement is for the total commission manpower staff?

**Mr. Hanley:** The commission as a whole, that is correct.

**Senator Haidasz:** Who will decide what categories of person-years will be dismissed from your staff?

**Mr. Hanley:** Perhaps I will handle it this way. The plain fact is that if you are going to move from a budget of 867 down to 766 effective April 1, 1980, it puts you in the position that, although theoretically you can go up to your 867 during the current year, it would be irresponsible to hire fully up to that level with the knowledge that you would have to lay off

[Traduction]

Mais vous désirez peut-être d'abord faire une déclaration préliminaire, M. Magee, après quoi le Comité pourra vous poser d'autres questions.

**M. Magee:** Je suis président du Comité consultatif de la sécurité sur rail de la Commission canadienne des transports. Toutes les questions relatives à la dotation en personnel, aux ressources, à la main-d'œuvre et au budget de la Commission relèvent maintenant du directeur général qui a été nommé à cette fin. Je lui demanderais donc de répondre aux questions portant sur la main-d'œuvre et les ressources.

**M. J. Hanley, directeur général, personnel, finance, coordination des programmes et planification générale, Commission canadienne des transports:** Monsieur le président, honorables sénateurs, au début de l'année financière courante, le poste de la main-d'œuvre de la Commission s'élevait à \$687 années-personnes. Deux choses se sont produites depuis. D'abord, le Conseil du Trésor a imposé une coupure de 2% dans la main-d'œuvre qui frappe tous les ministères et organismes du gouvernement. Nous nous sommes donc retrouvés avec 850 années-personnes. En outre, le Conseil du Trésor a effectué en mai ou juin de l'année dernière une étude sur le budget et de base A des ressources dont disposait la Commission. Cette étude représente la version gouvernementale de ce qui est connu dans l'industrie sous le nom de budgétisation de base zéro. Il s'agit là d'une tentative visant à déterminer de quelle façon vous utilisez les ressources disponibles, d'établir si vous devriez, dans une certaine mesure, appliquer ces ressources à certains programmes, pour établir si vous ne pouvez pas arriver à une plus grande productivité. En d'autres termes, il s'agit d'un exercice de réduction des dépenses.

Suite à cette étude, l'effectif visé a été fixé à 766 personnes, ce qui représente une réduction de 101 personnes-années, et qui comprend les 2 p. 100 et les résultats de cette étude du budget de base A. Bien que cette étude ait été appliquée, de différentes façons, à différents éléments de la Commission, je rapporte ici l'opinion du Conseil du trésor sur ce point: «Ceci représente le chiffre total visé. La répartition et la division de ces effectifs constitue votre responsabilité.» Il s'agit d'une réduction radicale. Je crois que nous sommes tous conscients de la nécessité de réaliser des économies mais, sous certains aspects, il arrive un moment où vous risquez d'éprouver des problèmes graves.

Voilà où en est la situation en général, et je serai heureux de répondre aux questions que voudront bien me poser les honorables sénateurs.

**Le sénateur Haidasz:** Cette réduction de 101 personnes-années ordonnée par le Conseil du trésor s'applique-t-elle à l'effectif total de la Commission?

**M. Hanley:** A l'ensemble de la Commission, c'est exact.

**Le sénateur Haidasz:** Qui décidera des catégories de personnes-années qui seront renvoyées de votre personnel?

**M. Hanley:** Je procéderai peut-être de la façon suivante: si vous devez passer de 867 à 766 personnes à partir du 1<sup>er</sup> avril 1980, bien qu'en théorie, vous puissiez conserver jusqu'à 867 personnes pendant la présente année, il serait irréflecté d'embaucher d'autres personnes en sachant que vous auriez à congédier des employés permanents le 1<sup>er</sup> avril 1980. Dans une

## [Text]

permanent employees on April, 1980. We were aided to some degree by two things. There was a moratorium on hiring during the A-base review, plus, when the new government took over, an austerity program. Since in the commission we are conscious of the human aspect of these things, we took advantage of that not to permit the hiring of permanent employees which would put us in the position of having to lay off permanent employees effective April 1, 1980. In other words, to the extent possible we would hire term employees whose contract would expire March 31, 1980.

On the question how they are allocated, if one looks at the initial recommendations of the A-base review by segment and relates that to the target figure imposed on us by Treasury Board, it approximates the initial recommended cuts by segment plus 2 per cent. Unfortunately, it does not take account of an exercise that the commission engaged in with the personnel conducting the A-base review. That is a senior review committee exercise in which we questioned and argued against the severity of the cuts, and we thought we had made a little bit of headway. This appears to have been discounted, and the difference seems to be the initial A-base review recommendations by segment plus 2 per cent. In effect, the allocation was made for you.

This does not mean that the commission could not—and this will be dealt with later by the commission's management review committed—re-allocate. The process of re-allocating manpower is a very difficult one. It is very easy to talk glibly about re-allocating resources, but that presupposes that resources are homogenous, and they are not. It takes time. For example, if you needed more engineers or track inspectors, it might mean you would have to engage in a rather lengthy process of, for example, simultaneously firing stenographic help and hiring technical inspectors and engineers. It is all too easy to talk glibly about re-allocation of resources, but it takes time when, as in the commission, you have a lot of differing specialties. It takes a lot of time to do this kind of re-allocation.

**Senator Haidasz:** According to the Annual Report of the Canadian Transport Commission, specifically Appendix C, submitted by the Railway Transport Committee, for 1978, in 1978 there were 297 derailments and 846 crossing accidents, involving a loss of 93 lives. I am concerned that there were no public inquiries conducted; there were very few, if any, compared to the inquiries conducted after each and every air transport accident.

**Senator Langlois:** And marine accidents.

**Senator Haidasz:** It appears to me that perhaps you do not have enough manpower to carry out adequate inspections in the railway system. I feel that Treasury Board is rather doing

## [Traduction]

certain mesure, deux facteurs nous ont aidés: d'abord, les mesures moratoires imposées en matière d'embauche pendant cette étude, puis, lors de la prise de pouvoir du nouveau gouvernement, l'établissement d'un programme d'austérité. Puisque les membres de la Commission sont sensibles à l'aspect humain de cette situation, nous en avons profité pour empêcher que des employés permanents soient embauchés, ce qui nous aurait forcé à renvoyer des employés permanents le 1<sup>er</sup> avril 1980. En d'autres mots, dans la mesure du possible, nous embaucherions des employés engagés pour une période déterminée, dont le contrat prendrait fin le 31 mars 1980.

En ce qui concerne leur répartition, si l'on tient compte des recommandations initiales de l'étude du Budget de base A par élément et qu'on les rattache aux chiffres que nous a imposés le Conseil du trésor, on constatera qu'elles se rapprochent des réductions initiales par élément recommandées, plus les 2 p. 100. Malheureusement, cela ne tient pas compte des travaux effectués par la Commission avec le personnel chargé de cette étude. Il s'agit des travaux d'un comité d'étude supérieur, où nous avons mis en question l'importance des réductions et nous y sommes opposés, et qui semblaient nous avoir permis de faire quelques progrès. Les résultats de ces démarches semblent avoir été atténués, et la différence semble résider dans les recommandations initiales découlant de l'étude du budget de base A en plus des 2 p. 100. En fait, cette répartition a été faite en votre faveur.

Ceci ne signifie pas que la Commission ne pourrait procéder à une nouvelle répartition—d'ailleurs, cette question sera étudiée un peu plus loin par le comité d'étude de la direction de la Commission. Le processus relatif à la nouvelle répartition est très difficile. Il est très facile de parler spécieusement d'une nouvelle répartition des ressources, mais cela suppose en partant que ces ressources sont uniformes, ce qui n'est pas le cas. Cela prend beaucoup de temps. Par exemple, si vous aviez besoin d'un plus grand nombre d'ingénieurs ou d'inspecteurs de chemins de fer, cela vous demanderait beaucoup de temps; peut-être, par exemple, vous auriez peut-être à renvoyer des sténographes et à embaucher des inspecteurs techniques et des ingénieurs au cours de la même période. C'est beaucoup trop facile de parler spécieusement d'une nouvelle répartition des ressources, mais cela demande un temps considérable lorsque, comme dans le cas de la Commission, vous avez affaire à plusieurs et différentes spécialisations. Ce genre de répartition demande beaucoup de temps.

**Le sénateur Haidasz:** Selon le rapport annuel de 1978 de la Commission canadienne des transports, notamment l'Annexe C, présenté par le Comité des transports par chemin de fer, 297 cas de déraillements et 846 accidents s'étant produits à des passages à niveau et causant 93 morts ont été rapportés en 1978. Je m'inquiète du fait qu'il n'y a pas eu d'enquêtes publiques. Il y en a eu très peu, s'il y en a eu, en comparaison des enquêtes effectuées à la suite de chaque accident de transport aérien.

**Le sénateur Langlois:** Et les accidents maritimes.

**Le sénateur Haidasz:** Il me semble que vous ne disposez peut-être pas d'assez de main-d'œuvre pour effectuer efficacement des inspections du réseau ferroviaire. Je pense que le

**[Text]**

harm to public safety as far as railway transportation is concerned by asking you to reduce your person-years by 101, especially when the public demand is for more safety procedures.

I am worried and concerned that you are understaffed and yet Treasury Board is asking you to cut 101 people. I think they should allocate to you funds to hire more people to ensure proper safety on our railways, both with respect to the carriage of goods and the protection of human lives.

**The Chairman:** Senator Haidasz, I am not sure that the transportation of containers is germane to the subject matter of this bill. I would not endeavour to ask you to desist, but I do ask you if, perhaps, this would not be more appropriate to inquire into when we consider Bill S-25, which does cover the carriage of goods, as I recall.

**Senator Haidasz:** In 1978 the report of the Canadian Transport Commission raised several matters which come within the purview of Bill S-5. The International Multimodal and Facilitation Branch talks about the transport of dangerous goods. Of course, they also helped in drafting and implementing this bill on the Convention for safe Containers, which is found on page 37 of the report.

**The Chairman:** That may be so, but this bill deals with the implementation of an International Convention for Safe Containers.

**Senator Haidasz:** On page 37, the International Multimodal and Facilitation Branch of the Canadian Transport Commission says that it has had an input as far as the implementation in Canada for the International Convention for Safe Containers, and the draft regulations are concerned.

**The Chairman:** Again, I repeat that this bill deals with the implementation of an International Convention for Safe Containers. That has nothing to do with the transportation of safe containers. I do not wish to engage in too vigorous a discussion with you about this but, after all, if the committee is to conduct its affairs within the terms of reference given to it, which is the subject matter of the legislation or the subject matter of any bill it is asked to consider, it seems to me that we should deal with that. It seems to me that the subject matter of this bill does not deal with the inspection of railways, or things of that nature, nor indeed does it have anything to do with safe containers.

I have no objection to the question being asked, and I made that clear when I interrupted. I will in a moment invite an answer to the question, but I do want to make it clear that I have a duty, subject of course to the direction of the committee, to keep the questions and discussions relative to the particular subject matter which is properly before us. I think it has always been the custom to allow wide latitude in this committee as, indeed, is allowed in other committees, and I propose to continue that tradition, but I do draw attention to the fact that the line must be drawn somewhere.

**[Traduction]**

Conseil du Trésor nuit à la sécurité du public au chapitre du transport ferroviaire lorsqu'il vous demande de réduire de 101 le nombre de vos années-hommes, spécialement lorsque le public exige plus de mesures de sécurité.

Je m'inquiète que vous soyez à court de personnel et que le Conseil du trésor vous demande encore de supprimer 101 années-hommes. Je crois qu'il devrait vous accorder des fonds pour embaucher plus de personnel afin d'assurer une plus grande sécurité sur nos chemins de fer, tant pour ce qui est du transport des marchandises que de la protection de vies humaines.

**Le président:** Sénateur Haidasz, je ne suis pas sûr que le transport de conteneurs se rapporte au sujet du présent projet de loi. Je ne vous demanderai pas de vous désister, mais je vous demande s'il n'y aurait pas lieu de soulever la question lorsque nous étudierons le Bill S-25, lequel, si je me souviens bien, traite du transport des marchandises.

**Le sénateur Haidasz:** En 1978, le rapport de la Commission canadienne des transports mettait en lumière plusieurs questions relevant du Bill S-5. La Direction du transport multimodal international parle du transport de marchandises dangereuses. Il est évident qu'elle a participé à la rédaction et à l'application du présent projet de loi relatif à la Convention sur la sûreté des conteneurs dont il est question à la page 39 du rapport.

**Le président:** C'est peut-être le cas, mais le présent projet de loi porte sur la mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

**Le sénateur Haidasz:** À la page 39 du rapport de la Commission canadienne des transports, on dit que la Direction du transport multimodal international a joué un rôle dans la mise en œuvre au Canada de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs de même qu'au chapitre de la rédaction du règlement.

**Le président:** Encore une fois, je le répète, ce bill porte sur la mise en œuvre d'une Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Cela n'a rien à voir avec la sécurité du transport des conteneurs. Je ne veux pas m'engager dans une discussion trop vive avec vous, mais si le Comité veut respecter le mandat qui lui a été conféré, à savoir étudier la teneur d'une loi ou de tout projet de loi soumis à son examen, il me semble que nous devrions nous y tenir. Il me semble que la teneur du Bill S-5 n'a rien à voir avec l'inspection des chemins de fer ou autres choses de cette nature, pas plus qu'elle ne touche à la sécurité des conteneurs.

Je ne m'oppose aucunement à ce que la question soit posée, d'ailleurs je l'ai dit quand j'ai pris la parole. Je demanderai, dans un instant, qu'on réponde à la question, mais je tiens à vous rappeler que j'ai certaines fonctions à remplir, sous réserve bien entendu de l'orientation du Comité, et il m'incombe de veiller à ce que les questions et les discussions se rattachent au sujet à l'étude. Je crois que notre Comité, comme d'autres d'ailleurs, a toujours accordé beaucoup de latitude et je me propose de continuer dans cette tradition, mais je dois vous dire qu'il faut fixer des limites quelque part.

## [Text]

**Mr. Magee:** In regard to the matter of public inquiries by the commission into accidents, which was the first point you raised, it is quite true that the Canadian Transport Commission does not conduct many formal public inquiries in regard to accidents. The reason for that is resources. The reason is lack of resources, not only in regard to staff but in regard to Commissioners.

I do not like to speak personally, but I am one of the commissioners, and I see from my schedules for the years 1976, 1977 and 1978, that the days I was out of Ottawa, including sitting days and travelling time, were: 1976, 51; 1977, 83; 1978, 96. That means anywhere from Prince Rupert to Victoria to St. John's, Newfoundland. These are all places I was engaged in hearings at, not only for the Railway Transport Committee, but as a Commissioner on the Motor Vehicle Transport Committee.

We have neither the staff nor commissioners to address the matter of each individual accident by formal public inquiry. However, every accident is investigated in one of two ways. Either there is a staff investigation, the result of which is reported to the commission—I should have mentioned that the Executive Director of the Railway Transport Committee, Mr. Hibbard, is present with us, as well as Mr. Foley, the Secretary to the commission. I forgot to introduce them. That report would go to the commissioners and, of course, to the staff.

We also use section 226 of the Railway Act whereby we appoint members of the staff to go out armed with the powers to obtain documents and all information that is necessary to investigate an accident. Those reports are laid formally before the Railway Transport Committee which, in every case, would issue an order on the report, either accepting it, varying it or rejecting it. In each case, that report would be issued publicly with the order.

When we encounter an accident as serious as the one in Mississauga, of course, then we immediately establish a formal public inquiry.

We had a serious accident involving a sulphur spill near Welland several years ago. I conducted an inquiry into that accident. Some 22 cars loaded with liquid sulphuric acid derailed and dumped 200,000 gallons of liquid sulphuric acid on farmland in the area. This created a serious situation. That type of accident is always subject to a public inquiry.

The matter of staff is now under complete review as a result of the 101 man-year cut that we were asked to make. We will be going back to Treasury Board on that matter with a submission.

**Senator Haidasz:** You will be going back to Treasury Board asking for sufficient resources to properly carry out your duties?

## [Traduction]

**M. Magee:** Pour ce qui est des enquêtes publiques qu'effectue la Commission sur les accidents—ce qui est votre premier point—il est tout à fait vrai que la Commission canadienne des transports n'effectue pas beaucoup d'enquêtes publiques officielles concernant les accidents. Il s'agit d'une question de ressources, ou plutôt d'un manque de ressources, non seulement en ce qui concerne le personnel, mais également les commissaires.

Je ne voudrais pas parler de mon cas personnel, mais je suis commissaire et voici le nombre de jours où j'ai été absent d'Ottawa y compris les jours de séances et les heures de voyage: en 1976, 51 jours, en 1977, 83 jours et en 1978, 96 jours. Et quand je dis en dehors d'Ottawa, cela peut vouloir dire aussi bien à Prince Rupert qu'à Victoria ou à St-Jean (Terre-Neuve). Ce sont tous les endroits où j'ai dû assister à des audiences non seulement pour le Comité du transport par chemin de fer, mais également comme commissaire auprès du Comité du transport par automobile.

Or, nous n'avons ni le nombre d'employés ni le nombre de commissaires voulu pour traiter chaque accident par une enquête publique officielle. Toutefois, chaque accident fait l'objet d'une enquête d'une ou deux manières: il s'agit soit d'une enquête effectuée par le personnel et dont on soumet le résultat à la Commission—et j'aurais dû vous dire que le directeur en chef du Comité des transports ferroviaires, M. Hibbard, se trouve avec nous de même que M. Foley, secrétaire de la Commission, mais j'ai oublié de les présenter—donc disais-je, ce rapport est soumis aux commissaires et bien entendu au personnel.

Nous avons également recours à l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer en vertu duquel nous sommes les membres du personnel qui seront habilités à obtenir les documents ainsi que tous les renseignements nécessaires pour enquêter sur l'accident. Ces rapports sont officiellement déposés devant le Comité des chemins de fer, qui, dans chaque cas, rendra une ordonnance sur ce rapport, l'acceptant, le modifiant ou encore le rejetant. Dans chaque cas, ce rapport sera diffusé publiquement et accompagné de l'ordonnance.

Lorsque nous nous trouvons face à un accident aussi grave que celui qui s'est produit à Mississauga, bien entendu, nous organisons immédiatement une enquête publique officielle.

Il y a plusieurs années, nous nous sommes trouvés face à un accident concernant un déversement de soufre près de Welland. J'ai dirigé une enquête sur cet accident. Environ 22 wagons chargés d'acide sulfurique liquide avaient déraillé et avaient déversé 200,000 gallons de ce liquide sur les terres agricoles à l'entour, ce qui avait créé un grave problème, il va sans dire. Ce type d'accident fait toujours l'objet d'une enquête publique.

La question du personnel fait actuellement l'objet d'une étude, à la suite de la réduction des 101 années-homes que l'on nous a demandé de faire. Nous allons retourner voir le Conseil du Trésor à ce sujet en lui présentant un mémoire.

**Le sénateur Haidasz:** Vous allez retourner voir le Conseil du Trésor pour lui demander suffisamment d'effectifs pour exécuter correctement vos fonctions?



[Text]

**Mr. Hanley:** That is right. In fact, we have two submissions before Treasury Board which are to be dealt with next Thursday, and there is a further one in preparation. We are holding discussions with Treasury Board officials to determine the extent to which we can increase the manpower on the Safety and Standards side of the commission's duties.

There are two aspects to the problem, the first being that even if you get the requested person years, the classification, which again is controlled by Treasury Board, for the engineers and technical inspectors that we need is too low to attract the kind of people we need. There is one source only for this category of personnel, that being the railway companies, and the railway companies pay substantially higher salaries and benefits than the government is willing to pay. That is one of the matters we will be trying to impress upon Treasury Board. In addition to allocating additional manpower, Treasury Board must be willing to pay the market rate for these people. Unless it is willing to pay the market rate, it is an act of futility. There is no sense in giving us the person years unless the salary scale is such that we can attract these people.

**Senator Marchand:** Given my union background, I understand your position. Is that related to the general statement you made at the beginning of your remarks in relation to the fact that there is only so far one can go in terms of manpower cutbacks? Do you consider now that Treasury Board has gone a little too far?

**Mr. Hanley:** Everyone who has gone through this exercise is of the view that the cuts were far too severe, and we are now taking active steps to try to convince those who control the purse strings that they went a little too far.

**Mr. Magee:** Senator Haidasz, in further response to your earlier remarks, in the case of any derailment of any consequence whatever, the investigation that we make begins immediately. Whatever hour of the day or night the accident occurs, our inspectors are alerted and go immediately to the scene.

For example, we had three inspectors on the Mississauga scene within an hour and a half of the accident, one of whom lived 40 miles away. By 4 o'clock in the morning we had alerted our top dangerous commodities expert, a gentleman we acquired from the Bureau of Explosives of the Association of American railroads, Mr. Karaskewich. He departed at 6 a.m. on the Sunday morning, the accident having occurred at 11.55 p.m. the previous night. Our representation at the site built up until we had eight at the scene, and then on the following Wednesday, at the request of Mayor McCallion, I went to the scene, making our representation there nine.

That is the way in which we deal with any serious accident or derailment. If there is any question about the cause, one of our primary objectives is to find out what the cause is. While we do not impede the railways in the clean-up process, we may direct that a certain car not be moved, if we think there is a

[Traduction]

**M. Hanley:** C'est exact. En fait, nous avons déjà soumis deux mémoires au Conseil du Trésor qui devraient être étudiés jeudi prochain et nous en avons un troisième en cours. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les représentants du Conseil du Trésor pour déterminer la mesure dans laquelle nous pouvons augmenter nos effectifs de main-d'œuvre dans le secteur de la sécurité et des normes relevant de notre Commission.

Le problème est à deux volets, voici le premier: même si vous obtenez le nombre d'années-hommes demandé, la classification—qui une fois de plus est contrôlée par le Conseil du Trésor—concernant les ingénieurs et les inspecteurs techniques dont nous avons besoin est trop basse pour attirer de la main-d'œuvre qualifiée. Il n'existe qu'une ressource pour cette catégorie de personnel, ce sont les compagnies de chemins de fer. Or ces compagnies paient des salaires bien plus élevés et accordent des avantages bien plus grands que ne le fait le gouvernement. Ce sont là les arguments que nous essaierons de faire valoir auprès du Conseil du Trésor. En plus d'allouer de la main-d'œuvre supplémentaire, ce dernier devrait être prêt à accorder des salaires correspondant à ceux du marché. À moins qu'il ne soit prêt à le faire, le reste est de la futilité. En effet, il ne serait pas logique de nous accorder les années-homme demandées à moins que l'échelle de salaire soit telle que nous puissions attirer les gens dont nous avons besoin.

**Le sénateur Marchand:** Compte tenu de mon expérience syndicale, je comprends votre position. Cela a-t-il trait à la déclaration générale que vous avez faite au début de vos remarques concernant le fait que il y a quand même des limites sur le plan de la réduction des effectifs? Considérez-vous que le Conseil du Trésor est allé un peu trop loin?

**M. Hanley:** Ceux qui sont passés par ce genre d'exercice sont d'avis que les réductions étaient bien trop sévères et nous prenons actuellement les mesures qui s'imposent pour essayer de convaincre le Conseil du Trésor de cet état de fait.

**M. Magee:** Sénateur Haidasz, pour répondre plus longuement à vos remarques précédentes, en cas de déraillement, quelle qu'en soit l'importance, notre enquête commence tout de suite. A quelque heure du jour ou de la nuit que l'accident survienne, nos inspecteurs sont alertés et ils se rendent immédiatement sur place.

Par exemple, ils étaient trois à Mississauga, une heure et demie après l'accident, l'un d'eux demeurant quarante milles plus loin. A quatre heures du matin, nous avons alerté M. Karaskewich notre plus grand expert des produits dangereux, qui travaillait à la section des explosifs de l'Association of American Railroads. Il est parti à 6 h dimanche matin, alors que l'accident avait eu lieu la veille à 23 h 55. Le nombre de nos envoyés sur place a augmenté pour atteindre huit personnes et le mercredi suivant, à la demande du maire McCallion, je me suis rendu sur les lieux, de sorte que nous étions neuf.

C'est ainsi que nous réagissons en cas d'accident grave ou de déraillement. Si la cause n'est pas claire nous cherchons essentiellement à la découvrir. Bien que nous ne gênions pas le mouvement des chemins de fer pendant les opérations de déblaiement, nous pouvons demander qu'un wagon soit immo-

## [Text]

question of a loose wheel or a hotbox, or something of that kind, that we want to investigate.

I have been a little long-winded in explaining this, but it always enrages me when I read in the newspapers that the railways are investigating the accident; the railways are conducting an investigation. The Canadian Transport Commission has a duty under the law to conduct an investigation, and it is there doing it on all of these occasions.

**Senator Rowe:** Could we then infer from what has been said that there is a relationship between the Mississauga schemozle and the lack of resources available to the Commission?

**Mr. Magee:** I have to be fair in answering that question, senator. The Mississauga accident would have occurred had we had 500 inspectors. The simple cause of that accident was a hotbox, resulting in one of the cars losing a set of wheels. The wheels were flung to one side of the roadbed, landing redhot in someone's back garden. The train continued on its way for a time without any sign on the track that anything was wrong. The car, now lacking one axle, dipped down somewhat and hit the first industrial siding it came to. It then hit a level crossing where the track is filled in between the rails so that motor vehicles can cross, and the final thing it hit was another industrial siding at Mavis Road, causing the immediate derailment of the train.

**Senator Rowe:** I am sure you will agree with me that the serious aspect of this Mississauga incident was not the derailment as such, but the fact that explosive propane gas was being transported a few inches away from another lethal chemical. You spoke of three inspectors going in immediately after that accident, but that, with all due respect, is just a little late. One does not have to be a chemical engineer to know that you do not store or transport these chemicals in close proximity one to the other. The owner of a backyard swimming pool knows that one does not put propane gas, a volatile gas like that, with all of its explosive potential, cheek by jowl with a jar of chlorine.

Surely someone is responsible for having those two chemicals close together. It is that kind of stupidity that results in accidents of the type we had in Mississauga, and even some of the airplane accidents we have experienced in recent months. It seems to me that the emphasis has to be on something more than simply sending inspectors in after the fact to determine the cause of the accident.

**Mr. Magee:** Perhaps I did not explain it as well as I should have, senator. Our personnel had a much bigger role than that at the scene of the accident. Mr. Karaskewich, in particular, was advising the fire department on what could and could not have water poured on it, and it may well have been that as a result of his advice many lives that otherwise would have been lost were saved. It was a very, very dangerous situation.

On the Monday morning following the accident, Mr. Karaskewich was on top of the chlorine car in the smoke and flame to determine what could be done with the car and where

## [Traduction]

bilisé si nous pensons devoir vérifier un desserrement de roue ou la boîte chaude ou quelque chose de ce genre.

Je me suis assez étendu dans ces explications, mais je suis toujours furieux lorsque je lis dans les journaux que les chemins de fer enquêtent sur l'accident. En vertu de la loi la Commission canadienne des transports est tenue d'effectuer une enquête et c'est ce qu'elle fait dans tous les cas.

**Le sénateur Rowe:** Pouvons-nous déduire de ce qui a été dit qu'il existe un rapport entre la catastrophe de Mississauga et le manque de ressources dont dispose la Commission?

**M. Magee:** Je dois être juste dans ma réponse, sénateur. L'accident de Mississauga n'aurait pas eu lieu si nous avions eu 500 inspecteurs. L'accident était simplement dû à une boîte chaude qui a fait qu'un des wagons a perdu un ensemble de roues. Ces dernières ont volé d'un côté de la voie atterrissant incandescentes dans le jardin d'un particulier. Le train a poursuivi sa route pendant un certain temps sans que rien n'indique le problème. Le wagon, roulant avec un essieu en moins s'est incliné et il s'est heurté au premier embranchement industriel qui s'est présenté sur son chemin. Il a ensuite heurté un passage à niveau où la voie est pleine entre les rails pour que les véhicules à moteur puissent la traverser, et il a finalement heurté un embranchement industriel à Mavis Road, ce qui l'a fait immédiatement dérailler.

**Le sénateur Rowe:** Vous conviendrez avec moi j'en suis sûr que la gravité de l'accident de Mississauga ne tenait pas tant au déraillement qu'au fait que l'on transportait du propane explosif à quelques pouces d'un autre produit chimique extrêmement dangereux. Vous avez dit que trois inspecteurs se sont immédiatement rendus sur place après l'accident, mais malgré tout le respect que je vous dois, je dirais que c'était un peu tard. Il n'est pas nécessaire d'être ingénieur chimiste pour savoir qu'on n'entrepasse pas plus qu'on ne transporte ces produits à proximité l'un de l'autre. Toute personne qui a une piscine dans son jardin sait bien qu'il ne faut pas placer de propane, ce gaz extrêmement volatil et très explosif en puissance, à côté d'un flacon de chlore.

Quelqu'un est sûrement responsable d'avoir placé ces deux produits chimiques à proximité l'un de l'autre. C'est ce genre de stupidité qui entraîne des accidents comme celui de Mississauga, et même comme certains des accidents d'avion qui se sont produits ces derniers mois. Il me semble qu'il faudrait insister pour que l'on fasse beaucoup plus que d'envoyer tout simplement des inspecteurs après coup pour déterminer la cause de l'accident.

**M. Magee:** Je ne me suis peut-être pas expliqué aussi bien que j'aurais dû le faire, sénateur. Notre personnel a fait beaucoup plus que de se rendre sur place. En particulier, M. Karaskewich a indiqué aux pompiers où il fallait ou non utiliser de l'eau, et il est fort possible que grâce à ses conseils des vies ont été sauvées. N'oubliez pas que la situation était extrêmement dangereuse.

Le lundi matin suivant l'accident, M. Karaskewich était en haut du wagon de chlore, au milieu de la fumée et des flammes pour déterminer ce qu'il fallait faire du wagon, où se trouvait

**[Text]**

precisely the chlorine was leaking from, and so on. All of that has to do with maintaining the security of human life. It is a miracle that no one was killed.

On the matter of the composition of the train to which you referred, senator, we have, as an interim measure, the day before yesterday, issued an order requiring railways to separate tank cars of flammable compressed gases from those containing toxic gases. We have required that a buffer of at least five general freight cars, which is approximately 250 feet, be required between the dangerous commodities.

I should add one rather ironic point having to do with the proximity of the propane cars and the chlorine car. The explosion of one of the propane cars blew 30 tons of liquid chlorine into the air into a mushroom-like cloud about 4,000 feet high. The result of that was that the people of Mississauga were able to go home a day or two earlier than otherwise would have been the case.

I attended all of the meetings that were held and chaired by Mr. McMurtry. We thought there was a 10-ton load of liquid chlorine left in the car. Finally, after the fires were extinguished, it was possible to start draining the car by hooking pipes to it so that the vapours could be drained off. That draining process began on the Thursday night and, after 14 hours, some 10 tons of liquid chlorine had been taken out. We then realized there was probably another five tons in the car. The reason, incidentally, that it was so difficult to get the measurement was that a layer of ice about one foot thick had formed in the tank car on top of the chlorine.

We have established this buffer, and I have to warn you that that buffer will work under some circumstances, but depending on how the cars in an accident land on the roadway with a sudden collision—this one occurred at 50 miles an hour—there may be a good buffer and there may be none.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, my question is twofold. First, I should like to know if the inquiries to which the witness referred are public inquiries. Second, I should like to know if consideration has been given to the adoption of a procedure similar to that provided in the Canada Shipping Act for the carrying out of an investigation into shipping casualties. As you know, the Minister of Transport can order an inquiry into shipping accidents of a minor nature by the appointment of a commissioner from among the staff of his department, headed, if necessary, by assessors and members of the profession or, in the case of most serious casualties, by the appointment of a judge of the criminal court or a judge from the Supreme Court in any province—in my province it would be the Superior Court. They would carry out a formal investigation with the assistance of two assessors, either ship masters, ship engineers or naval architects, depending on the nature of the casualty.

These inquiries are public and they are subject to appeal to the Federal Court. These commissioners, in the case of a

**[Traduction]**

exactement la fuite de chlore et ainsi de suite. Tout cela avait pour but d'assurer la sécurité de vies humaines. C'est un miracle, il n'y ait pas eu de morts.

Au sujet de la formation du train auquel vous avez fait allusion, sénateur, nous avons, avant hier, adopté une mesure provisoire, à savoir, une ordonnance exigeant des compagnies ferroviaires qu'elles séparent les wagons-citernes remplis de gaz comprimé inflammable de ceux remplis de gaz toxique. Nous avons exigé que l'on intercale entre ces wagons au moins 5 wagons de fret normal ce qui représente, du point de vue distance, 250 pieds entre chaque wagon contenant des marchandises dangereuses.

Permettez-moi de faire une remarque assez paradoxale ayant trait à la proximité des wagons contenant du gaz propane et du chlore. L'explosion de l'un des wagons transportant du gaz propane a occasionné la déflagration de 30 tonnes de chlore liquide ce qui a donné un nuage en forme de champignon de près de 4,000 pieds de haut. Cela a permis, en autre chose, aux habitants de Mississauga de rentrer chez eux un ou deux jours plus tôt.

J'ai pris part à toutes les réunions présidées par M. McMurtry. Nous pensions qu'il restait dix tonnes de chlore liquide dans le wagon. Finalement dès que les incendies ont été maîtrisés on a pu commencer à vider le wagon en y rattachant des conduits pour enlever les vapeurs. Cette opération a débuté le jeudi soir et, après 14 heures de travail, dix tonnes de chlore liquide avaient été transvasées. Nous nous sommes alors rendus compte qu'il en restait probablement encore cinq tonnes dans le wagon. Soit dit en passant, la raison en est qu'il était très difficile de mesurer exactement, à cause de la couche de glace de presque un pied d'épaisseur, qui recouvrait le chlore liquide à l'intérieur de la citerne.

Nous avons mis ce tampon, et je veux vous mettre en garde, la technique du tampon est valable dans certaines circonstances compte tenu de la disposition des wagons après l'accident et de l'impact de la collision—celle dont nous parlons est intervenue à 50 milles à l'heure—dans certains cas il n'en faut pas.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, la question que je veux poser est double. Premièrement je voudrais savoir si les enquêtes auxquelles fait allusion le témoin sont des enquêtes publiques. Deuxièmement, je voudrais savoir si l'on a pensé à adopter une méthode analogue à celle prévue dans la Loi sur le transport maritime pour faire enquête sur les accidents maritimes. Comme vous le savez, le ministre des Transports peut ordonner que l'on fasse enquête dans le cas d'un accident maritime pas très grave, en nommant un commissaire qu'il choisit parmi les responsables de son ministère, au besoin par des assessseurs et des spécialistes ou, en cas d'accident grave, en nommant un magistrat de la cour criminelle ou de la cour suprême d'une province—chez moi c'est un magistrat de la cour supérieure. Le commissaire mène donc une enquête officielle et est en cela aidé par des assessseurs soit les capitaines, les ingénieurs ou les architectes de construction navale compte tenu de la nature de l'accident.

Ces enquêtes sont publiques et passibles d'appel à la cour fédérale. Ces commissaires, dans le cas d'une enquête en bonne

[Text]

formal investigation, can order the cancellation or the suspension of such ship masters in the case of negligence or incompetence. They can even recommend criminal proceedings if criminal negligence is involved. These commissions can be carried out without putting any strain on the staff of the commission. I am wondering if any consideration has been given to adopting this procedure which has worked very nicely in connection with shipping casualties.

**Mr. Magee:** As you are aware, in the case of the Mississauga accident, there is going to be either a judicial inquiry or a royal commission inquiry at some time. That has already been made apparent.

**Senator Langlois:** I did not know that.

**Mr. Magee:** That is the reason why the Canadian Transport Commission has cancelled its hearing that was to begin in Mississauga on December 5. Five commissioners were going to sit on that inquiry.

I personally feel that the government is going the right way in establishing what might be called, in these circumstances, an independent inquiry, since the accident at Mississauga occurred while certain regulations of the Canadian Transport Commission were in effect. It was certainly apparent, I think to all of the commissioners on the panel, that at some very early date after this accident we would be put in a very difficult position in conducting that investigation in that we probably would be faced, at the opening of the hearing, with a motion from one of the class-action lawyers to disqualify ourselves en masse. That would have created a very difficult atmosphere. In these circumstances I think that what you are suggesting is what is going to be done.

**Senator Rowe:** Does the commission have any responsibility in seeing to it that a corporation such as CP is not permitted to adopt a procedure or follow a procedure such as that we are given to understand was the case in Mississauga where these two tankers were side by side? This commission of inquiry will probably come out and say that you should not transport chlorine and propane side by side, but I am sure you do not need a commission of inquiry to go into that, since anyone with a Grade 9 education would know that. The question is: Who should have seen to it that CP or any other body would not be permitted to follow a procedure of that kind?

**Mr. Magee:** The Canadian Transport Commission.

**Senator Rowe:** Is that related to the lack of staff? I am talking about action, supervision and inspection before a derailment, not after one. I am sure this is not the first time that CP has transported two lethal chemicals side by side.

**Mr. Magee:** They have been transporting chlorine on the Galt Subdivision for 30 years and this is the first accident they have had. On the question of marshalling of trains in regard to speed limits that can be put on, and so on, all of those matters have been under very active consideration by the CTC as a result of this accident. We are trying to respond to it in a proper and responsible way, and not start proclaiming regula-

[Traduction]

et due forme peuvent ordonner la suspension des capitaines si l'incompétence ou la négligence est prouvée. Ils peuvent même recommander d'engager des poursuites criminelles en cas de négligence criminelle. Ces commissions peuvent accomplir leur travail sans surcharger indûment leur personnel. Je me demande si l'on a songé à adopter cette procédure qui fonctionne très bien pour les accidents de transport.

**M. Magee:** Comme vous le savez, dans le cas de l'accident de Mississauga, il y aura soit une enquête judiciaire, soit une commission royale d'enquête. Cela a déjà été annoncé.

**Le sénateur Langlois:** Je ne le savais pas.

**M. Magee:** C'est pourquoi la Commission canadienne des transports a annulé l'audience qui devait commencer à Mississauga le 5 décembre. Cinq commissaires devaient siéger à ces audiences.

Personnellement, je trouve que le gouvernement agit bien en menant ce qu'on pourrait appeler dans le cas qui nous intéresse, une enquête indépendante puisque l'accident de Mississauga s'est produit pendant que certains règlements de la CCT étaient en vigueur et je crois que tous les commissaires de l'audience se sont rendus compte très tôt après l'accident, que nous serions dans une position très difficile pour mener une enquête, car probablement, au début de l'audience, un des avocats du recours collectif aurait déposé une motion contre nous, une motion d'incapacité. Cela aurait créé une atmosphère très difficile. Dans ce cas, je crois que ce que vous proposez sera adopté.

**Le sénateur Rowe:** La Commission est-elle tenue de voir à ce qu'une société telle que le Canadien Pacifique ne puisse pas adopter une pratique ou en suivre une semblable à celle qui semble avoir été adoptée lors de l'accident de Mississauga où ces deux wagons-citernes étaient côte à côte? A la fin de son enquête, la Commission déclarera probablement que le chlore et le gaz propane ne devraient pas être transportés côte à côte, mais je suis convaincu que vous n'avez pas besoin d'une commission d'enquête pour faire cette recommandation, non, toute personne ayant fait sa neuvième année le pourrait. Il s'agit de savoir qui aurait dû veiller à ce que le Canadien Pacifique ou toute autre société n'ait pas le droit d'adopter des méthodes de ce genre.

**M. Magee:** C'est la Commission canadienne des transports.

**Le sénateur Rowe:** Est-ce à cause d'un manque de personnel? Je parle d'action, de surveillance et d'inspection avant le déraillement, pas après. Je suis convaincu que ce n'est pas la première fois que le Canadien Pacifique transporte côte à côte deux produits chimiques toxiques.

**M. Magee:** Le Canadien Pacifique transporte du chlore dans sa subdivision de Galt depuis 30 ans et c'est le premier accident qui arrive. Quant au placement des wagons par rapport aux limites de vitesse qui peuvent être imposées et ainsi de suite, la CCT étudie de près ces questions depuis l'accident. Nous essayons de réagir à ces accidents d'une façon responsable; nous n'irons pas invoquer des règlements obscurs

[Text]

tions on the back of a cigarette package in order to indicate to the public, "Look at the wonderful things we are doing to prevent these things from happening."

I mentioned earlier the liquid sulphuric spill five miles from Welland. A few minutes later that train would have been in the middle of the city dumping 200,000 gallons of liquid sulphuric acid onto the streets of Welland. When that inquiry started I recommended to my colleagues that a speed limit on liquid sulphuric acid carrying trains of 40 miles an hour be put into effect pending the results of the inquiry, and I think it was 35 miles an hour through built-up areas. Within 24 hours—I think Senator Marchand was Minister of Transport at the time, and was probably the gentleman on the receiving end of the first uproar that began over that order—not the railway but the shippers were pounding on the door of the Minister of Transport, the Prime Minister of Canada, the Honourable Edgar Benson, the President of the Commission, and telling them that the car cycling had been thrown out so badly by the commission's order that they were running out of product and were within 24 hours of closing their doors, causing mass unemployment. I remember my colleague David Jones, who was in Ottawa, calling me, and we had a somewhat heated discussion on the telephone about rescinding that order. However, after looking at the whole question it was apparent that it had to be rescinded; these claims about the industrial processes coming to a stop because of the lack of the product were true, so we rescinded it.

**Senator Haidasz:** Coming back to Bill S-5, I should like to know what will be the duties or obligations of the Canadian Transport Commission in order to carry out the provisions of this bill, so far as concerns testing, approval and maintenance of safe containers.

**Mr. Magee:** I would like Mr. Clark to answer that question.

**Mr. Peter Clark, International Transport Policy Committee, Canadian Transport Commission:** Our role with respect to the testing of containers is, as was mentioned earlier by Captain McKay, non-existent. The testing is done by classification societies—ABS, Lloyds' and so on. It is done in two fashions: first, at the point of manufacture, where a sampling of the containers, in terms of structural strength and construction detail, is looked at; secondly, a re-examination at some point within two years after the first examination period. The maintenance of the container is the responsibility of the container owner, and he has to certify that these containers are maintained.

The bill deals with standard box or freight containers, and rather than try to make this bill cover more than it is intended, the principal purpose of the bill is to provide the free movement of containers with a formal standard of minimal structural requirements internationally. The containers that are being used for dangerous goods and dangerous products are separately regulated. The containers that are going to be moved by the air mode are also separately regulated, under

[Traduction]

afin de pouvoir dire au public: "Regardez tout ce que nous faisons pour empêcher tous ces accidents d'arriver."

J'ai fait allusion plutôt au déversement d'acide sulphurique qui est survenu à 5 milles de Welland. Si l'accident était survenu quelques minutes plus tard, le train aurait été en plein milieu de la ville et aurait déversé 200,000 gallons d'acide sulphurique liquide dans les rues. Au début de cette enquête, j'ai recommandé à mes collègues que d'ici à la fin de l'enquête, une limite de vitesse de 40 milles à l'heure soit imposée pour les trains transportant de l'acide sulphurique liquide et je crois que la limite était de 35 milles à l'heure sur les endroits surélevés. En moins de 24 heures—et je crois que le sénateur Marchand était ministre des Transports à ce moment-là et qu'il fut le premier à recevoir les plaintes relatives à cette ordonnance, plaintes ne provenant des compagnies de chemin de fer mais des expéditeurs qui allaient frapper à la porte du ministre des Transports, du Premier ministre du Canada, du président de la Commission, l'honorable Edgar Benson, pour leur dire que la répartition des wagons était tellement dérangée par l'ordonnance de la Commission qu'ils allaient manquer de produits et qu'en moins de 24 heures, ils seraient forcés de fermer leurs portes et de mettre à pied un nombre considérable de travailleurs. Je me souviens que mon collègue, David Jones, de passage à Ottawa, m'avait téléphoné, et nous avions eu une discussion quelque peu orageuse en ce qui concerne l'annulation de ce décret. Cependant, après avoir envisagé toute la question, il était apparent qu'il fallait l'annuler; les revendications, selon lesquelles la pénurie de produits enrayait les opérations, étaient vraies, mais nous avons annulé le décret.

**Le sénateur Haidasz:** Revenons au bill S-5, j'aimerais savoir quelles seront, dans le cadre des dispositions de ce projet de loi, les fonctions et obligations de la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les essais, l'agrément et l'entretien des conteneurs sûrs.

**M. Magee:** J'aimerais que M. Clark réponde à cette question.

**M. Peter Clark, Comité de la politique en matière de transport, Commission canadienne des transports:** Comme l'a mentionné auparavant le capitaine McKay, nous n'avons aucun rôle à jouer en ce qui concerne les essais des conteneurs. Ces essais sont effectués par des organisations comme ABS, Lloyd's, etc. Le tout se fait en deux étapes: premièrement, ces organisations examinent la résistance de la structure et les détails de la construction des conteneurs lors de la fabrication; deuxièmement, le conteneur doit subir un nouvel examen au cours des deux années suivantes. C'est le propriétaire du conteneur qui est responsable de l'entretien et il doit certifier qu'ils ont été entretenus.

Ce projet de loi traite des conteneurs standard ou des conteneurs de marchandises; il aurait fallu que ce projet de loi ait une portée encore plus étendue au lieu de viser essentiellement à permettre aux conteneurs de circuler librement tout en respectant les règles internationales de construction officialisées. Les conteneurs utilisés pour le transport de marchandises dangereuses font l'objet d'une réglementation distincte. Les conteneurs transportés par avion sont assujettis à la réglemen-

[Text]

both ICAO and the International Air Transport Association. Essentially, this bill does not deal with the carriage of dangerous goods; it deals solely with maintaining a minimum standard of structural conformation, if you will, in box containers. The commission's role is relatively small with respect to these containers. However, if one of these containers is placed on a flat car, it is then the railway's responsibility to carry it. If the railways feel it is in such a condition that it is unsafe to carry it and it could conceivably cause some hazard to human life, the commission's inspectors can order detention of this container.

**Senator Haidasz:** So as far as inspection of safe containers is concerned, your role is very limited?

**Mr. Clark:** That is correct. Primarily, the container owner has a responsibility to have the container re-examined by an independent certified authority.

**Senator Haidasz:** What other duties do you have within the provisions of this bill?

**Mr. Clark:** None.

**The Chairman:** I would ask Mr. Magee to confirm with me the sequence and dates of the various stages that he related at the beginning of his testimony concerning the resources of the department so that we may be sure we have them correct. As I followed you, Mr. Magee, the first step in the reduction of your total person-year resources from 867 was a 2 per cent cut.

**Mr. Magee:** Perhaps Mr. Hanley will answer that.

**Mr. Hanley:** That is the formal target for next year, the 2 per cent cut, plus cuts that were made as a result of the A-base review by Treasury Board. We knew those cuts had to be made effective for the coming fiscal year. In part some of those cuts were achieved through attrition, through the austerity program that was put in place by the new government. If we hired nobody else we would still be over by about 34 person-years entering the new fiscal year, so what we are trying to do is to avoid a layoff of permanent employees, or exacerbating the problem by permanent hiring. We hire term employees expiring March 31, but the difficulty with that is that you cannot hire a term engineer or a term inspector, which places us in a rather difficult position.

**The Chairman:** I had better explain perhaps more clearly what I am trying to ascertain. As I followed the evidence, there were three steps. There was a 2 per cent cut in manpower, there was an A-base review and there was a reduction of target to 766. Was that the sequence in which these three events were required of the commission, first the 2 per cent cut, and then the A-base review took place?

**Mr. Hanley:** No, the A-base review took place first.

[Traduction]

tation distincte de l'OACI et de l'Association du transport aérien international. Essentiellement, ce projet de loi ne porte pas sur le transport des marchandises dangereuses, mais uniquement sur le maintien de normes minimum de construction des conteneurs. Le rôle de la Commission est relativement peu important en ce qui concerne ces conteneurs. Par contre si un de ces conteneurs est posé sur un wagon plat, le chemin de fer a la responsabilité de le transporter. S'ils jugent que l'état du conteneur ne permet pas un transport sécuritaire et pourrait mettre en péril des vies humaines, les inspecteurs de la Commission peuvent ordonner de retenir ce conteneur.

**Le sénateur Haidasz:** Par conséquent, votre rôle est très limité en ce qui concerne l'inspection de la sécurité des conteneurs?

**M. Clark:** C'est exact. Essentiellement, le propriétaire doit faire examiner de nouveau le conteneur par un organisme autorisé indépendant.

**Le sénateur Haidasz:** Quelles autres fonctions avez-vous dans le cadre de ce projet de loi?

**M. Clark:** Aucune.

**Le président:** J'aimerais demander à M. Magee de me confirmer l'ordre et les dates des différentes étapes dont il a traité au début de son témoignage en ce qui concerne les ressources du ministère. Nous nous assurerons ainsi que les renseignements que nous possédons sont exacts. Si j'ai bien compris, monsieur Magee, votre programme de réduction de vos années-hommes totales prévoit comme première étape une diminution de 2 p. 100 sur les 867 années-personnes.

**M. Magee:** M. Hanley pourra peut-être répondre à cette question.

**M. Hanley:** C'est l'objectif fixé pour l'an prochain, soit 2 p. 100 en plus des réductions prévues dans le cadre du budget base «A» du Conseil du Trésor. Nous savions que ces décisions devaient entrer en vigueur pour la prochaine année financière. La réduction naturelle des effectifs et le programme d'austérité du nouveau gouvernement ont permis partiellement d'en arriver à ces diminutions. En n'embauchant aucun nouvel employé, il y aurait toujours un excédent de 34 années-personnes au début de la prochaine année fiscale; par conséquent, nous essayons d'éviter de licencier des employés permanents ou d'aggraver la situation par l'embauche de nouveaux employés permanents. Nous engageons des employés pour une période qui se termine le 31 mars. Cependant cette solution comporte une difficulté: il est impossible d'embaucher ainsi un ingénieur ou un inspecteur, ce qui nous place dans une position plutôt difficile.

**Le président:** J'aurais peut-être dû m'exprimer plus clairement. Si j'ai bien compris votre témoignage, il y avait trois étapes. Il y avait une diminution de 2 p. 100 des effectifs, les décisions dans le cadre du budget base «A» et une réduction pour en arriver à l'objectif de 766. Était-ce l'ordre dans lequel la commission devait procéder à ces trois étapes: en premier lieu la diminution de 2 p. 100, et ensuite la réduction dans le cadre du budget base «A»?

**M. Hanley:** C'est le contraire.

[Text]

**The Chairman:** Let us take them one at a time. When did it begin?

**Mr. Hanley:** That began about May/June of 1978.

**The Chairman:** We are talking about the 2 per cent cut. When was that ordered?

**Mr. Hanley:** That was ordered only recently. That applied to all departments and agencies of government, within the last couple of months, but that 2 per cent becomes effective April 1, 1980.

**The Chairman:** I see. When was the target of 766 established?

**Mr. Hanley:** That was established, I believe, about two, two and a half months ago by Treasury Board, because every department and agency is given a letter from the Secretary of the Treasury Board specifying the monetary and manpower target for the preparation of the budget for the coming fiscal year. That happened about two, two and a half months ago.

**The Chairman:** When was the A-base review completed?

**Mr. Hanley:** It has still not been completed. The A-base review people come up with recommendations for cuts. This is dealt with by an operations committee, then it is dealt with by a senior review committee consisting of the President of the Commission, the Vice-President, Treasury Board people and myself. Not all of those senior review committee exercises have been completed. There are about five segments of that senior review committee that we have not had an opportunity to deal with so far. Nevertheless, the target figure, when analyzed, includes the reduction of 2 per cent, plus the initial recommendations of the A-base review committee, with no credit given for any of the senior review committee exercises for the various segments we have conducted so far, and which we felt we had made a little bit of ground on.

**The Chairman:** Are there any further questions on Bill S-5?

**Senator Haidasz:** I have a final question. I want to know whether the witnesses agree with me that this cut of 101 person-years in the Canadian Transport Commission is unjustified; and, in fact, that with the new obligations being thrust upon the Canadian Transport Commission in the near future, actually their person-years allotment should be increased over what they had, 867.

**Mr. Magee:** That is the subject of review within the Commission. What is going to go into the submission we are preparing for the Treasury Board will include our analysis with respect to the 101 man-year cut. Obviously, if we are preparing a submission, we certainly do not agree that we can carry on with a cut of that size.

**Senator Haidasz:** That is what I wish to know, because our concern is for the safety of the public and the safe transport of dangerous goods. I feel that the Canadian Transport Commis-

[Traduction]

**Le président:** Étudions ces étapes une à la fois. Quand le tout a-t-il commencé?

**M. Hanley:** Vers le mois de mai ou de juin 1978.

**Le président:** Nous parlons de la diminution de 2 p. 100. Quand a-t-elle été ordonnée?

**M. Hanley:** Elle n'a été ordonnée que récemment. Elle s'appliquait à tous les ministères et organismes du gouvernement. Au cours des quelques derniers mois, mais la réduction de 2 p. 100 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1980.

**Le président:** Je vois. Quand le chiffre-cible de 766 a-t-il été établi?

**M. Hanley:** Il a été établi, je crois, il y a environ deux mois ou deux mois et demi par le Conseil du Trésor, parce que chaque ministère et organisme reçoit une lettre du secrétaire du Conseil du Trésor précisant les objectifs financiers et de main-d'œuvre pour l'élaboration du budget de l'année financière qui s'en vient. Cela s'est produit il y a environ deux mois ou deux mois et demi.

**Le président:** Quand l'étude du budget de base «A» s'est-elle terminée?

**M. Hanley:** Elle n'est pas encore terminée. Les personnes chargées de cette étude ont formulé des recommandations concernant les réductions. Cette question est étudiée par un comité des opérations, qui la soumet ensuite à un comité d'étude supérieur composé du président de la Commission, du vice-président, des représentants du Conseil du Trésor et de moi-même. Les travaux de ce comité d'étude supérieur ne sont pas encore tous terminés. Il y a environ cinq éléments que nous n'avons pas encore eu la chance d'étudier jusqu'à présent. Néanmoins, lors de l'analyse du chiffre-cible la réduction est de 2 p. 100, en plus des recommandations initiales formulées par le comité d'étude du budget de base «A», et l'on n'a tenu compte d'aucun des travaux du comité d'étude supérieur sur les différents éléments que nous avons examinés jusqu'à présent et au sujet desquels, selon nous, nous avons fait quelque progrès.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions concernant le bill S-5?

**Le sénateur Haidasz:** J'ai une dernière question. Je veux savoir si les témoins sont d'accord avec moi que cette réduction de 101 années-personnes de la Commission canadienne des transports n'est pas justifiée et, en fait, étant donné les nouvelles obligations que cette dernière aura dans un avenir rapproché, que le nombre d'années-personnes de cet organisme devrait être augmenté par rapport à celui qu'il avait auparavant, c'est-à-dire 867.

**M. Magee:** La Commission étudie présentement cette question. Ce qui fera partie de la présentation que nous préparons pour le Conseil du Trésor inclura la réduction de 101 années-personnes. Évidemment, si nous préparons cette présentation, c'est que nous sommes d'avis que nous ne pouvons pas fonctionner avec une réduction aussi considérable de notre effectif.

**Le sénateur Haidasz:** C'est ce que je veux savoir, parce que nous nous inquiétons au sujet de la sécurité du public et du transport des marchandises dangereuses. Je crois que la Com-

[Text]

sion should have enough person-year resources adequately to carry out its mandate.

**The Chairman:** As I understand the comments of Mr. Magee, they are now engaged in the process of discussing that with Treasury Board.

**Senator Haidasz:** Anything this committee can do I hope it will do to assist them.

**The Chairman:** That will be a matter for the committee to decide and not the witnesses.

Are there any further questions on Bill S-5?

**Senator McElman:** I should like to clear up something in my own mind. In the testimony given earlier by Commissioner Magee with respect to the Mississauga accident, and the certain tonnages he mentioned, he did not tell us what the total tonnage was in the chlorine car.

**Mr. Magee:** Around 90 tons.

**Senator McElman:** In your testimony you said that 30 tons went up in the air, 10 tons was removed, and then you found a further five tons secreted below something. We are up to 45 tons. What happened to the other 45 tons?

**Mr. Magee:** I believe my arithmetic is out. The liquid chlorine gas was drained into another car with caustic soda to neutralize it. Nobody was quite sure how much was actually taken from the car following the explosion. One of those propane cars travelled half a mile through the air and then landed at the foot of two huge radio antennae. It was going so fast that it sort of hydroplaned along the ground, hit a knoll, and shot up into the air. It was actually paced off half a mile from the track.

Another car went into the roof of the recreation hall of Mississauga beside the track, rolled over inside the building and completely demolished the building. Fortunately, at 11.55 p.m. there was nobody in it. Two or three large pieces of cars were found in fields five or six hundred yards away. It was a miracle nobody was killed; a total miracle. The Lord must have been looking down on us.

**Senator McElman:** The difference in tonnage was made up by the draw-off to another car?

**Mr. Magee:** That is correct.

**The Chairman:** Are there any further questions of these witnesses?

In that event, I thank you for your attendance. I am sure the committee will be happy to excuse you, but on the other hand, the committee has no objection to your remaining.

**Mr. Magee:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** As far as I am aware, that completes our consideration of the contents of the bill and the convention with which it is concerned. I suppose it might now be reason-

[Traduction]

mission canadienne des transports devrait avoir suffisamment de ressources humaines pour remplir son mandat de façon acceptable.

**Le président:** Si j'ai bien compris ce que M. Magee a dit, ils sont présentement en train de discuter avec le Conseil du Trésor.

**Le sénateur Haidasz:** J'espère que le Comité fera tout en son pouvoir pour aider la Commission.

**Le président:** C'est au Comité de décider et non aux témoins.

Y a-t-il d'autres questions sur le bill S-5?

**Le sénateur McElman:** J'aimerais tirer une affaire au clair. Lorsque le commissaire Magee nous a parlé il y a un instant de l'accident du Mississauga et du nombre de tonnes de matières dangereuses, il ne nous a pas dit combien il y avait en tout de tonnes de chlore dans le wagon.

**M. Magee:** Environ 90 tonnes

**Le sénateur McElman:** Au cours de votre témoignage vous avez déclaré que 30 tonnes s'étaient échappées dans l'air, que 10 tonnes avaient été recueillies, et que vous aviez trouvé quelque 5 tonnes cachées au-dessous de quelque chose. Nous en arrivons à 45 tonnes. Où sont les 45 autres tonnes?

**M. Magee:** Je crois que mes calculs ne sont pas très justes. Le chlore a été vidangé dans un autre wagon contenant de la soude caustique afin de le neutraliser. Personne ne sait exactement quelle quantité a vraiment été purgée du wagon après l'explosion. Un de ces wagons contenant du gaz propane a été propulsé un demi-mille dans les airs pour atterrir au pied de deux énormes antennes de radio. Il filait tellement vite qu'il s'est posé un peu à la manière d'un hydravion sur le sol pour aller frapper une butte et éclater ensuite dans les airs. Selon la distance mesurée au bas, il se trouvait à un demi-mille de la voie.

Un autre wagon est allé retomber sur le toit d'un centre de loisir de Mississauga qui se trouvait à côté de la voie, a roulé à l'intérieur de l'immeuble qui a été complètement démoli. C'est heureux qu'à 11 h 55 il n'y avait personne à l'intérieur. On a retrouvé deux ou trois gros éléments de wagons dans les champs à 500 ou 600 pieds plus loin. C'est un miracle que personne n'ait été tué; un véritable miracle. C'est à croire que le Seigneur veille sur nous.

**Le sénateur McElman:** La différence du tonnage est compensée par la vidange dans l'autre wagon.

**M. Magee:** C'est exact.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions pour ces témoins?

Dans ce cas, je vous remercie d'être venus. Je suis convaincu que le comité vous excusera avec plaisir mais, d'autre part, nous n'avons aucune objection à ce que vous restiez.

**M. Magee:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** À ce que je sais, voilà qui met fin à notre étude de la teneur du projet de loi et de la convention en cause. Je suppose qu'il serait raisonnable de vous demander de m'au-



[Text]

able to consider whether you authorize me to report this bill. Perhaps if somebody cared to move . . .

**Senator Haidasz:** Has this bill been considered by the House of Commons committee?

**The Chairman:** I am not aware that it has.

**Senator Langlois:** It is a bill originating in the Senate, so it has not.

**Senator Haidasz:** I am wondering whether it is advisable for us to send this bill to the House of Commons with a message, as has been done with previous bills. I think we should ask the House of Commons to prevail upon the President of the Treasury Board to ensure that enough person-year resources are made available to the various government agencies, including the Canadian Transport Commission and Transport Canada, so that they will be able to carry out adequately the provisions of this bill for the good of the public and the safe transport of goods.

**The Chairman:** I think perhaps we should consider whether or not the contents of the bill require amendment or whether we are prepared to report the bill without amendment. Following that, we can then consider whether or not something further should be added to our report.

So far as the content of the bill is concerned, is the committee prepared to authorize me to report the bill without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** If you wish now to suggest that something be added to our report, Senator Haidasz, it is open to discussion. I am not asking you to repeat what you have already said.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, I think to include such a recommendation to the House of Commons would be of some value. Without repeating what I have already said, I feel we should send a message to the House of Commons requesting that they prevail upon the President of the Treasury Board to allocate sufficient person-year resources to the bodies charged with carrying out the provisions of this bill.

**The Chairman:** My recollection of such reports does not go back very many years. I do not recall having seen such a report, but that does not mean it is not appropriate. I am in the hands of the committee as to whether or not such a recommendation should form part of our report.

We have the right to include in our report anything which is relevant to the subject matter of the bill which we wish to draw to the attention of the Senate. I should perhaps say to Senator Haidasz that our report is to the Senate, not to anyone else. What is the view of the committee?

**Senator Haidasz:** Perhaps it could be done at the third reading stage, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any individual senator, or number of senators, are free to make any comments they want at that stage on the basis of the evidence they have heard.

[Traduction]

toriser à faire rapport du projet de loi. Quelqu'un pourrait peut-être proposer . . .

**Le sénateur Haidasz:** Ce projet de loi a-t-il été étudié par le comité de la Chambre?

**Le président:** Pas que je sache.

**Le sénateur Langlois:** Comme c'est un projet de loi du Sénat, il n'y a aucune raison qu'il le soit.

**Le sénateur Haidasz:** Je me demande s'il est prudent de déposer ce projet de loi à la Chambre des communes avec un message, comme nous l'avons fait pour les autres projets de loi. Je crois que nous devrions demander à la Chambre des communes de persuader le président du Conseil du Trésor qu'il doit s'assurer qu'on met suffisamment de ressources personnes-années à la disposition des divers organismes gouvernementaux, y compris la Commission canadienne des transports et Transport Canada, afin qu'ils puissent appliquer adéquatement les dispositions du présent projet de loi pour le bien du public et la sécurité du transport de marchandises.

**Le président:** Je crois que nous devrions peut-être voir si la teneur du Bill exige ou non des modifications ou si nous sommes disposés à faire rapport du projet de loi sans amendements. Par la suite, nous pourrions nous demander si nous devrions ajouter autre chose à notre rapport.

Quant à la teneur du projet de loi, le comité est-il prêt à m'autoriser à faire rapport du projet de loi sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Si vous désirez maintenant que l'on ajoute quelque chose à notre rapport, sénateur Haidasz, la discussion est ouverte. Je ne vous demande pas de répéter ce que vous avez déjà dit.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, je crois qu'il serait utile d'inclure une recommandation de ce genre à notre rapport à la Chambre des communes. Sans répéter ce que j'ai déjà dit, je crois que nous devrions faire parvenir un message à la Chambre des communes lui demandant de persuader le président du Conseil du Trésor d'affecter suffisamment de ressources personnes-années aux organismes chargés d'appliquer les dispositions de ce projet de loi.

**Le président:** Mes souvenirs de rapports semblables ne remontent pas très loin. Je ne me rappelle pas d'un tel rapport, mais cela ne veut pas dire qu'il n'est pas approprié. Je m'en remets au Comité pour décider si cette recommandation doit être incluse dans le rapport.

Nous pouvons inclure dans notre rapport tout commentaire correspondant au fond du projet de loi, sur lequel nous désirons attirer l'attention du Sénat. Je me permettrai de dire au sénateur Haidasz que le rapport est adressé au Sénat et à personne d'autre. Qu'en pense le Comité?

**Le sénateur Haidasz:** Peut-être pourrions-nous le faire à l'étape de la troisième lecture, monsieur le président.

**Le président:** Tout sénateur ou groupe de sénateurs peut faire les commentaires qu'il veut à cette étape, à partir des témoignages entendus.

[Text]

**Senator Marchand:** Since this has to do with the administration of the act as opposed to the content, I do not know how far we can go in our report. There are perhaps other means of discussing our opinion in that regard.

**The Chairman:** There are a number of alternatives open to any senator, whether a member of the committee or not.

**Senator Denis:** Mr. Chariman, either we report the bill without amendment or with amendment. If an honourable senator wishes to make a recommendation in connection with the administration of the legislation, then that can be done at the third reading stage.

**Senator McElman:** There is precedent, Mr. Chairman, in reports of committees to the Senate for comment.

**The Chairman:** Comment on the content of the bill, you mean?

**Senator McElman:** Comment that goes beyond the content of the bill. If it were the wish of the committee to express the concerns that have been put forward by Senator Haidasz, there would be nothing wrong in the committee stating, in its report, that on the basis of testimony received from witnesses representing the Canadian Transport Commission, the committee feels concerned that, in staff terms, the Commission may not be able to carry out efficiently, in the public interest, the provisions of this bill. That then puts the concern of the committee before the Senate for discussion.

**The Chairman:** I do not see what that adds. The evidence is available for any action on the part of any member of the Senate. I am at the direction of the committee. If the committee instructs me to report in that fashion, I shall do so. It is a question of whether or not the committee wishes to include such a recommendation.

**Senator Marchand:** I have no objection to the recommendation. If there is precedent, I have no objection to doing it in that way.

**The Chairman:** I repeat, I am at the direction of the committee in this regard.

**Senator McElman:** Is Senator Haidasz prepared to deal with this matter at the third reading stage?

**Senator Haidasz:** If the committee this morning does not wish to add this recommendation, I am prepared to move such a recommendation in the Senate on third reading of this bill. I am satisfied to do that.

**The Chairman:** Very well, then. I shall report the bill without amendment.

That closes our proceedings on Bill S-5.

The committee proceeded to the consideration of other business.

[Traduction]

**Le sénateur Marchand:** Puisqu'il s'agit de l'application de la loi et non de son contenu, je ne sais pas jusqu'où nous pouvons aller dans notre rapport. Il existe peut-être d'autres moyens de discuter de notre opinion à cet égard.

**Le président:** Plusieurs possibilités s'offrent à chaque sénateur, qu'il soit membre ou non du Comité.

**Le sénateur Denis:** Monsieur le président, nous pouvons faire rapport du projet de loi avec ou sans amendement. Si un sénateur désire formuler une recommandation concernant l'application de la mesure législative, il peut le faire à l'étape de la troisième lecture.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, il existe un précédent au sujet des commentaires contenus dans les rapports des comités au Sénat.

**Le président:** Vous voulez dire des commentaires au sujet du contenu du projet de loi?

**Le sénateur McElman:** Des commentaires qui dépassent le contenu du projet de loi. Si le comité désire faire état des points soulevés par le sénateur Haidasz, rien n'empêche le comité de préciser, dans son rapport, que suite à l'audition des représentants de la Commission canadienne des transports, le comité craint que la Commission ne dispose pas d'un personnel suffisant pour assurer l'application des dispositions du projet de loi dans l'intérêt du public. Ainsi, les points qui préoccupent le Comité seraient soumis au Sénat pour discussion.

**Le président:** Je ne vois pas ce que cela apporte de plus. Tout membre du sénat qui désire intervenir peut le faire sur la base des témoignages. Je suis à la disposition du Comité. S'il m'ordonne de faire rapport de cette façon, je me conformerai à sa volonté. Il s'agit de déterminer si le Comité désire ou non inclure cette recommandation dans son rapport.

**Le sénateur Marchand:** Je ne m'oppose pas à la recommandation. S'il existe un précédent, je n'ai aucune objection à ce que nous procédions de la sorte.

**Le président:** Je répète que je suis à la disposition du Comité à cet égard.

**Le sénateur McElman:** Le sénateur Haidasz est-il disposé à s'occuper de la question à l'étape de la troisième lecture?


**Le sénateur Haidasz:** Si le Comité ne désire pas ajouter la recommandation au rapport ce matin, je suis disposé à proposer l'adoption d'une recommandation au Sénat à l'étape de la troisième lecture du projet de loi.

**Le président:** Très bien. Je ferai rapport du projet de loi sans amendement.

Les délibérations concernant le Bill S-5 sont terminées.

Le Comité passe à l'examen d'autres questions.



	Canada Post Postage paid		Postes Canada Port payé
<b>Third class</b>			
<b>Troisième classe</b>			
K1A 0S7 HULL			

If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

[Text]

**Senator Marchand:** Since this has to do with the administration of the act as opposed to the content, I do not know how far we can go in our report. There are perhaps other means of discussing our opinion in this regard.

**The Chairman:** There are a number of alternatives open to any senator, whether a member of the committee or not.

**Senator Denis:** Mr. Chairman, what do you report the bill without amendment or with amendment. If an honorable senator wishes to make a recommendation in connection with the administration of the legislation, then that can be done at the third reading stage.

**Senator McEwen:** There is a procedure, Mr. Chairman, to report of committee to the Senate for amendment.

**The Chairman:** Comment on the content of the bill, you want?

**Senator McEwen:** I would like to go beyond the content of the bill. If it were the wish of the committee to express its concerns that have been brought out by Senator Marchand, there would be nothing wrong with the committee stating, in its report, that on the basis of its findings it recommends that the committee be asked to study the bill and report to the Senate.

**The Chairman:** I do not see what that would do. The committee would be asked to study the bill and report to the Senate.

**The Chairman:** I do not see what that would do. The committee would be asked to study the bill and report to the Senate.

**From the Department of Transport:**

- Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister;
- Mr. Norman Beaudry, Director, International Relations;
- Mrs. Mary Temple, Solicitor;
- Captain Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Coast Guard.

**From the Canadian Transport Commission:**

- Mr. John A. D. Magee, Commissioner;
- Mr. J. Hanley, Director-General, Personnel, Finance, Program Co-ordination and Corporate Planning;
- Mr. Peter Clark, International Transport Policy Committee.

**WITNESSES—TÉMOINS:**

**Du ministère des Transports:**

- M. S. D. Cameron, premier sous-ministre adjoint;
- M. Norman Beaudry, directeur, Relations internationales;
- M<sup>me</sup> Mary Temple, avocat;
- Capitaine Barry McKay, surintendant, Cargaisons et Conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière.

**De la Commission canadienne des Transports:**

- M. John A. D. Magee, commissaire;
- M. J. Hanley, directeur général, Personnel, Finances, Coordination des programmes et planification générale;
- M. Peter Clark, Comité de la politique en matière de transport international.



First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

---

Thursday, November 29, 1979

**Issue No. 4**

**Second Proceedings on:**  
Bill S-6, intituled:

“An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal”

---

WITNESSES:

(See back cover)

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

---

Le jeudi 29 novembre 1979

**Fascicule n° 4**

**Deuxième fascicule concernant:**  
Le Bill S-6, intitulé:

«Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal»

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith  
*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood
Marshall	Yuzyk—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, November 6, 1979:

“The Order of the Day being read,  
With leave of the Senate,

The Honourable Senator Marchand, P.C., resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Charbonneau, seconded by the Honourable Senator Walker, P.C., for the second reading of the Bill S-6, intituled: “An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal”.

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 Roblin, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Charbonneau, 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.”

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mardi 6 novembre 1979:

«A la lecture de l'Ordre du jour,  
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Marchand, C.P., reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Charbonneau, appuyé par l'honorable sénateur Walker, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal».

Après débat,  
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Roblin, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Charbonneau, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

First, clause 1 of the bill amends chapter 43 of the Statutes of Canada, 1871 in regard to the Port of Quebec and section 31 to the present legislation. Section 31 provides:

Subject to the approval of the Governor in Council, the board of directors of the Board of Trade and Industry of the Metropolitan Quebec may from time to time, by order, establish fees for the services described in paragraphs numbered 1, to 3, in section 37 without regard to any maximum rates specified in those paragraphs.

Then, if you go to section 37 of the present legislation—and unfortunately, I only have the French text—there is no mention made of “charges”, but in French you have “honoraires” which is the equivalent of “fee”. Then in paragraph 1, you have the words:

et autres sommes n'excédant pas cinq dollars qui pourraient être payables, soit à des charpentiers de navire, soit à d'autres personnes liées employées par lui.

Those, Mr. Chairman, are “charges”. Why we do not mention them in the new section 31 is beyond me. In the existing legislation there is definitely a provision for charges. When we amend the legislation by adding section 31, we make no mention of charges.

In paragraphs 2 and 3 of the existing legislation mention is made only of “honoraires”. In the French text this means a fee alone. The only mention of “charges” is in paragraph 1.

When we go to clause 2 of the bill, which amends the present legislation, which is chapter 43 of the Statutes of Canada, 1852, there we find now section 43 which enables the Board of Trade of Montreal to:

So amend article 1 of the project of law providing the chapter 43 of the Statutes of Canada of 1871 concerning the port of Quebec to be replaced by the present legislation. Article 31 provides:

So amend article 1 of the project of law providing the chapter 43 of the Statutes of Canada of 1871 concerning the port of Quebec to be replaced by the present legislation. Article 31 provides:

Then, if you go to section 37 of the present legislation—and unfortunately, I only have the French text—there is no mention made of “charges”, but in French you have “honoraires” which is the equivalent of “fee”. Then in paragraph 1, you have the words:

et autres sommes n'excédant pas cinq dollars qui pourraient être payables, soit à des charpentiers de navire, soit à d'autres personnes liées employées par lui.

Those, Mr. Chairman, are “charges”. Why we do not mention them in the new section 31 is beyond me. In the existing legislation there is definitely a provision for charges. When we amend the legislation by adding section 31, we make no mention of charges.

In paragraphs 2 and 3 of the existing legislation mention is made only of “honoraires”. In the French text this means a fee alone. The only mention of “charges” is in paragraph 1.

When we go to clause 2 of the bill, which amends the present legislation, which is chapter 43 of the Statutes of Canada, 1852, there we find now section 43 which enables the Board of Trade of Montreal to:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1979

(5)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:35 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, (*Colchester*) presiding.

*Present:* The Honourable Senators Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Rowe and Smith (*Colchester*). (8)

*In Attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill S-6, intituled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal".

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mrs. Mary Temple, Solicitor.

The witnesses answered questions.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1979

(5)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 35 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*Colchester*) (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, McElman, Rowe et Smith (*Colchester*). (8)

*Aussi présent:* M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal.»

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. R. A. Quail, commissaire adjoint, garde côtière canadienne, et M<sup>me</sup> Mary Temple, avocat.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 29, 1979

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-6, to amend an act to provide for the appointment of a Port Warden for the harbour of Quebec and to amend an act to amend and consolidate the acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, met this day at 11:30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, in regard to the questions I put to the departmental officials at the last meeting regarding this bill, when I got back to my office yesterday I was informed that Mrs. Temple had been calling me in order to give me answers to my questions. Unfortunately, yesterday I had a very full day and when I got back to my office, after the Senate sitting in the afternoon and the committee sitting that followed, it was too late to return her call.

This morning I had a few minutes to do some homework. On a cursory reading of the wording of Bill S-6, I come to the following conclusions which I will give to the committee. Of course, I will be subject to correction if I am not drawing the proper conclusions.

First, clause 1 of the bill amends chapter 33 of the Statutes of Canada, 1871 in regard to the Port of Quebec by adding section 31 to the present legislation. Section 31 provides:

Subject to the approval of the Governor in Council, the board of directors of the Board of Trade and Industry of the Metropolitan Quebec may, from time to time, by order, establish fees for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 27 without regard to any maximum rates specified in those paragraphs.

Then, if you go to section 27 of the present legislation—and unfortunately, I only have the French text—there is no mention made of “charge”, but in French you have “honoraire” which is the equivalent of “fee”. Then, in paragraph 1 you have the words:

... et autres sommes n'excédant pas cinq dollars qui pourraient être payables, soit à des charpentiers de navire, soit à d'autres personnes habiles employées par lui.

Those, Mr. Chairman, are “charges”. Why we do not mention them in the new section 31 is beyond me. In the existing legislation there is definitely a provision for charges. When we amend the legislation by adding section 31, we make no mention of charges.

In paragraphs 2 and 3 of the existing legislation mention is made only of “honoraire”. In the French text this means a fee alone. The only mention of “charges” is in paragraph 1.

When we go to clause 2 of the bill, which amends the present legislation, which is chapter 45 of the Statutes of Canada, 1882, there we find new section 33 which enables the Board of Trade of Montreal to:

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 29 novembre 1979

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-6, Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, se réunit aujourd'hui à 11 h 30 pour étudier le bill en question.

Le sénateur **George I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, pour ce qui est des questions que j'ai soumises aux fonctionnaires du Ministère lors de notre dernière réunion sur le présent bill, on m'a annoncé hier, lorsque je suis revenu à mon bureau, que M<sup>me</sup> Temple m'avait téléphoné pour me communiquer les réponses. Malheureusement, ma journée d'hier était très chargée et lorsque je suis revenu à mon bureau après la séance du Comité sénatorial de l'après-midi et la séance qui a suivi, il était trop tard pour la rappeler.

Ce matin, j'ai eu le temps de travailler un peu et une lecture rapide du bill S-6 m'a permis de tirer les conclusions suivantes. Bien sûr, vous pourrez me corriger si je ne suis pas arrivé aux bonnes conclusions.

Premièrement, l'article 1 du projet de loi modifie le chapitre 33 des statuts du Canada de 1871 concernant le havre de Québec en ajoutant l'article 31 à la loi actuelle. L'article 31 stipule notamment:

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain pourra, de temps à autre, fixer, par ordre, des honoraires pour les services décrits aux paragraphes 1. à 3. de l'article 27, sans tenir compte du maximum des honoraires qui y est indiqué.

Ensuite, en lisant l'article 27 de la loi actuelle et malheureusement je n'ai que la version française, on ne fait pas mention du mot «frais» mais dans la version française, on parle «d'honoraires», ce qui est l'équivalent de «fee». Ensuite, au paragraphe 1, on retrouve:

... and other charges not exceeding five dollars which could be paid to ship carpenters or other handymen paid by him.

Les voilà, Monsieur le président, les frais. Je ne comprends pas pourquoi ils ne sont pas mentionnés dans le nouvel article 31. La loi actuelle prévoit très certainement les frais. Mais, dans notre modification de la loi par l'adjonction de l'article 31, nous n'en tenons pas compte.

Au paragraphe 2 et 3 de la loi actuelle, on ne mentionne que le mot «honoraires». En français, cela n'inclut pas les frais. On ne mentionne les frais qu'au paragraphe 1.

Lorsque nous passons à l'article 2 du bill qui modifie la loi actuelle, à savoir le chapitre 45 des statuts du Canada de 1882, nous y trouvons l'article 33 qui permet à la Chambre de Commerce de la cité de Montréal de:

## [Text]

... establish fees for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 28 and fees and charges to be paid by the shippers of articles enumerated or described in or under paragraph numbered 4. in that section—

When you go to paragraph 4 of that section of the existing legislation, you have there fees and charges.

I do not see why, in amending the first statute, that is the statute of 1871 for the Port of Quebec, we do not find the word "charges".

**The Chairman:** I do not believe our witnesses have yet been named for the record. Would you introduce the witnesses?

**Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard:** Thank you, Mr. Chairman. On my right is Mrs. Mary Temple, a solicitor for the Department of Transport. On her right is Mr. Barry McKay, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard. And at the side we have Captain Pierre Petit, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

**The Chairman:** Which of your associates would care to deal with Senator Langlois' comment?

**Mr. Quail:** Perhaps Mrs. Temple can explain what we did go through in researching the question you raised.

**Mrs. M. Temple, Solicitor, Department of Transport:** Could I just ask for clarification in respect to the question you have raised today? In the French version of the 1871 statute, that is, the Quebec statute is the expression "honoraire" used?

**Senator Langlois:** "Honoraire" and "et une" autre somme" for carpenters or other persons which the port could have made use of in carrying out its service. These are charges, so why do we not mention them in the English text? I do not have the English text in front of me, but in connection with paragraph 1 of section 27 in the 1871 statute, they must use "other charges" to translate "autre somme".

**Mrs. Temple:** It is my understanding that the English version of the Quebec act used the expression "fees" and the French version used the expression "honoraire".

**Senator Langlois:** That is the same thing.

**Mrs. Temple:** There was no extra expression such as "charges" which was translated in the Montreal act.

**Senator Langlois:** I now have a translation of section 27.1 of the existing legislation, and they translate "autre somme" with the words "such further sum". They do not use the word "charge".

My only objection is that in the drafting of this legislation I should like to see things called by the same name and not change the names as you go along. I remember when we studied the Maritime Code last year we encountered five different definitions of "ship". That is poor drafting, to my mind.

**Mrs. Temple:** I am sorry that I cannot speak to the accuracy of the French version. Are you suggesting, then, that there is

## [Traduction]

... fixer (...) des honoraires pour les services décrits au paragraphe 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou décrits au paragraphe 4. dudit article—

En lisant le paragraphe 4 de l'article de la loi actuelle, on y retrouve les mots «honoraires et frais».

Je ne comprends pas pourquoi, dans la modification de la première loi, celle de 1871 pour le havre de Québec, nous ne retrouvons pas le mot «frais».

**Le président:** Je ne crois pas que le nom de nos témoins ait été inscrit au compte rendu. Pouvez-vous présenter les témoins?

**M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne:** Merci, Monsieur le président. À ma droite, vous avez M<sup>me</sup> Mary Temple, avocate du ministère des Transports. À côté, vous avez M. Barry McKay, Surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne. Enfin à côté, vous avez le capitaine Pierre Petit, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne.

**Le président:** Qui, parmi vos collègues, pourrait répondre aux observations du sénateur Langlois?

**M. Quail:** M<sup>me</sup> Temple peut peut-être expliquer les démarches que nous avons faites pour répondre à cette question.

**Mme Temple, avocate, ministère des Transports:** Pourrais-je vous demander de faire la lumière sur la question que vous avez soulevée aujourd'hui? Dans la version française de la loi de 1871, c'est-à-dire la loi concernant le havre de Québec, que le mot «honoraire» est-il utilisé?

**Le sénateur Langlois:** «Honoraire» et «... et une autre somme...» pour les charpentiers ou les autres personnes auxquelles le havre pourra avoir eu recours pour ces services. Si ce sont là des frais, pourquoi donc ne les mentionne-t-on pas dans la version anglaise? Je n'ai pas cette version devant moi, mais au paragraphe 1 de l'article 27 de la loi de 1871, ils doivent traduire «autres sommes» par «other charges».

**Mme Temple:** J'avais cru comprendre que la version anglaise de la loi concernant le havre de Québec utilisait l'expression «fees» et que la version française utilisait l'expression «honoraire».

**Le sénateur Langlois:** C'est la même chose.

**Mme Temple:** Il n'y a pas d'expression supplémentaire telle que «charges» traduite dans la loi concernant le havre de Montréal.

**Le sénateur Langlois:** J'ai en main la traduction de l'article 27.1 de la présente loi et l'expression «such further sum» est rendue par «autres sommes». On ne mentionne pas le mot «charge».

J'aimerais simplement, pour ce qui est de la rédaction de la loi, qu'on suive la même terminologie. Je me souviens que l'an dernier, dans notre étude du Code maritime, nous avons rencontré cinq différentes définitions de «navires». À mon avis, la rédaction laissait à désirer.

**Mme Temple:** Je ne peux pas parler de l'exactitude de la version française. Mais prétendez-vous qu'il y ait des erreurs

[Text]

some fault in the French version of the Quebec act of 1871? Is that the problem now?

**Senator Langlois:** No, the problem is in our amendment. I think we should use the word "charge" in addition to "fees".

**Mrs. Temple:** In the English version as well?

**Senator Langlois:** Yes, in clause 1 alone because you have both "charges" and "fees" in clause 2 of the bill; in clause 1 you have only "fees."

**Mrs. Temple:** Speaking to the English version first—and maybe that is call I can speak to—the reason for the use of the expression "fees" only in the proposed new section 31 was in order to reflect the terminology used in section 27 which is the section which has been affected by this new section 31. Because the word "charge" was not used in section 27 of the 1871 statute, it was not thought appropriate to insert that word in the proposed new section 31.

**Senator Langlois:** But you do not refer to "further sum", which is a charge that you have in the existing section 27. I am not insisting on the word "charge", but at least use the same wording that you have in section 27, which you are amending and referring to. You should use "further sum". Anybody looking at clause 1 has to look at section 27, which uses both "fees" and "futher sum". When we amend here we refer to it, but we do not mention "charge" or "further sum," which is in the statute we are amending. That is my only objection.

**Mrs. Temple:** I am not sure whether you are proposing a change here. I can only suggest that probably the reason the person who drafted the clause did not include "and further sum" in the proposed new section 31 was because he thought that "futher sum" related also back to "fees," because the last part of the lead-in clause of section 27, immediately preceding paragraphs 1, 2 and 3 says, "and such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned."

**Senator Langlois:** Then does this amendment mean that the Board of Trade of Quebec would not be allowed to charge any further sum which could be paid to carpenters, or anybody the port warden may require to help him in carrying out his survey? We have it in section 27. We are dealing only with fees. We are not dealing with the further sum not exceeding \$5 payable to shipwrights and other skilled persons employed by him. Are we going to restrict the authority of the port warden of Quebec only to fees and not include charges? That is my question. Why are we limiting this authority to fees? When we refer to section 27, it provides for fees and an additional sum.

**The Chairman:** I wonder if the reason for the difference in wording is related to the original legislation in each case. Were you able to check back to see the origin of these two statutes?

**Mrs. Temple:** Yes, I was. I am not too sure if that really relates to the question now being asked, which is why, since

[Traduction]

dans la version française de la loi du Québec de 1871? Est-ce là le problème?

**Le sénateur Langlois:** Non, le problème réside dans notre modification. Je crois que nous devrions utiliser outre le mot «honoraires», le terme «droits».

**Mme Temple:** Dans la version anglaise également?

**Le sénateur Langlois:** Oui, parce qu'il est question de «charges» et de «fees» à l'article 2 du projet de loi et à l'article 1, on ne parle que de «fees».

**Mme Temple:** Quant à la version anglaise d'abord—peut-être la seule sur laquelle je puisse me prononcer—seule l'expression «fees» a été utilisée dans le nouvel article 31 et ce, pour l'uniformité de la phraséologie de l'article 27 qui est visé par le nouvel article. Vu que le mot «charge» n'était pas utilisé dans l'article 27 de la loi de 1871, il n'a pas été jugé bon de l'utiliser dans le nouvel article 31.

**Le sénateur Langlois:** Mais vous ne faites pas mention d'«autres sommes» qui sont visées par le présent article 27. Je n'insiste pas sur le mot «droits», je vous demande simplement d'utiliser les mêmes termes que dans l'article 27 que vous êtes en train de modifier et auquel vous faites des renvois. Vous devriez utiliser «further sum». Quiconque examine l'article 1 doit se reporter à l'article 27 dans lequel les deux expressions «fees» et «further sum» sont utilisées. Dans nos modifications, il y a des renvois à la loi, mais nous ne parlons ni de «charge» ni de «further sum», expressions qui paraissent dans la loi que nous modifions. Voilà ma seule objection.

**Mme Temple:** Je ne suis pas certaine que vous proposiez une modification ici. Je peux simplement dire que la personne qui a rédigé l'article n'a pas écrit «and further sum» dans le nouvel article 31 parce qu'elle pensait probablement que «further sum» se rattachait aussi à «fees», étant donné que la dernière partie de l'article 27 précédant immédiatement les paragraphes 1, 2 et 3 se lit comme suit: «and such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned».

**Le sénateur Langlois:** Cela signifie-t-il, avec cette modification, que la Chambre de commerce de Québec ne serait pas autorisée à exiger d'autres sommes qui pourraient être payables, soit à des charpentiers de navire, soit à d'autres personnes habiles dont pourrait avoir besoin le gardien de port dans l'exécution de son inspection? Nous l'avons à l'article 27. Nous parlons uniquement d'honoraires et nous laissons de côté l'«autre somme n'excédant pas \$5 qui pourra être payée soit à des charpentiers de navires, soit à d'autres personnes habiles employées par lui». Allons-nous limiter le pouvoir du gardien de port de Québec uniquement aux honoraires et ne pas inclure les droits? Voilà ma question. Pourquoi limitons-nous ce pouvoir aux honoraires? L'article 27 prévoit des honoraires et d'autres sommes.

**Le président:** Je me demande si la raison de ces différents libellés ne réside pas dans chaque cas dans la loi originale. Avez-vous eu l'occasion de vous reporter aux textes originaux?

**Mme Temple:** Oui, même si je ne suis pas certaine que cela se rapporte exactement à la question de savoir pourquoi l'expres-

[Text]

paragraph 1 of section 27 of the 1871 statute refers to "and such further sum" that expression was not carried over into the proposed section 31. The only suggestion I can make on the point is that whoever drafted it did not perceive that the expression "further sum" related back to anything except fees, and did not see that it added a substantially new authority, but only established another monetary restriction respecting what was described earlier in the section as "fees".

**The Chairman:** May I just see if I can find out something? Perhaps I cannot. I take it that clause 1, which relates to the port warden for the Harbour of Quebec, and particularly chapter 33 of the Statutes of Canada, 1871, has in it words that correspond to the words in the proposed section 31 of that statute. Am I right there?

**Senator Langlois:** It is section 27. The section is a new section. We are adding a new section authorizing the port warden of Quebec to increase the fees, but we are leaving out any additional sum which is provided under section 27.

**The Chairman:** I am not sure I have grasped it, though. I had thought, without knowing it to be the case I suppose, that when the draftsman was dealing with clause 1 and the amendment contained therein he was following wording that he found in the statute of 1871, and that that dictated his use of the word "fees" instead of some other word or words. I am just wondering if that assumption of mine is correct.

**Mrs. Temple:** Yes, that is correct; that is the intention. We carried over into the new section 31 the terminology that was considered essential, that related back to the essence of the tariff-making, fee-setting authority given.

**Senator Langlois:** Why was "such further sum, not exceeding five dollars," in paragraph 1 of section 27, left out? Does it mean that the port warden of Quebec would have no power to increase this rate of \$5, while we are giving that power to the Board of Trade of Montreal by adding that they can also authorize additional charges?

**Mrs. Temple:** I think the interpretation given to the draft was that it included the sum referred to. Then in using the expression "fee", it included the amount and the purpose for this amount; it is described as "such further sum, not exceeding five dollars".

**Senator Langlois:** Do you mean to say that in the existing section 27 paragraph 1 "such further sums" are included in "fees"?

**Mrs. Temple:** Yes.

**Senator Langlois:** That is impossible. Why are we using both in the section we are amending?

**Mrs. Temple:** I think this must be a matter of interpretation. As I say, I am only passing on to you what I understand.

**Senator Langlois:** It is a matter of confusion too.

**Mrs. Temple:** I am passing on the interpretation at the time the section was drafted.

[Traduction]

sion «autre somme» du paragraphe 1 de l'article 27 de la loi de 1871 n'est pas reprise dans le nouvel article 31 que l'on propose. Tout ce que je puis dire c'est que le rédacteur n'a pas pensé que l'expression «autre somme» pouvait se rapporter à autre chose qu'aux honoraires et qu'il n'y a pas vu le pouvoir que cela impliquait, croyant qu'il n'était question que d'une autre restriction monétaire concernant ce qui avait déjà été décrit auparavant dans l'article comme des honoraires.

**Le président:** Je veux essayer de comprendre quelque chose. L'article 1, qui a trait aux gardiens de port du havre de Québec, et particulièrement le chapitre 33 des Statuts du Canada de 1871, renferme une expression qui correspond à l'expression utilisée dans le projet de modification de l'article 31 de cette loi. Ai-je raison?

**Le sénateur Langlois:** Il s'agit de l'article 27. Nous ajoutons un nouvel article autorisant le gardien de port du havre de Québec à augmenter les honoraires, mais nous laissons tomber les autres sommes prévues aux termes de l'article 27.

**Le président:** Je ne suis pas certain d'avoir bien compris. J'avais pensé, sans savoir pertinemment que c'était le cas, que le rédacteur avait suivi le libellé de l'article 1 de la loi de 1871, lequel lui dictait l'utilisation du mot «honoraires» plutôt qu'un autre terme ou expression. Je me demande simplement si mon hypothèse est bonne.

**Mme Temple:** Oui, c'est exact, nous avons adopté, dans le nouvel article 31, la phraséologie considérée essentielle concernant en substance le pouvoir d'établissement des tarifs et des honoraires.

**Le sénateur Langlois:** Pourquoi n'a-t-on pas maintenu l'expression «et une autre somme n'excédant pas \$5» au paragraphe 1 de l'article 27? Cela signifie-t-il que le gardien de port de Québec ne pourrait exiger plus de \$5 pour ses honoraires alors que nous accordons ce pouvoir à la Chambre de commerce de Montréal en ajoutant qu'elle peut aussi fixer des honoraires supérieurs?

**Mme Temple:** A mon avis, lorsqu'on a rédigé le projet de loi, on a cru que la somme dont il est question était incluse. Alors, en utilisant l'expression «honoraires», celle-ci comprenait le montant et le but de ce montant qui est décrit: «une autre somme n'excédant pas \$5».

**Le sénateur Langlois:** Voulez-vous dire que dans l'actuel paragraphe 1 de l'article 27 «une autres somme» est incluse dans «les honoraires»?

**Mme Temple:** Oui.

**Le sénateur Langlois:** C'est impossible. Pourquoi n'utilisons-nous pas les deux expressions dans l'article que nous modifions?

**Mme Temple:** Je crois qu'il s'agit d'une question d'interprétation. Comme je l'ai dit, je ne fais que vous communiquer ce que j'ai compris.

**Le sénateur Langlois:** C'est aussi une question de confusion.

**Mme Temple:** Je vous communique l'interprétation que l'on en a fait au moment où l'article a été rédigé.

[Text]

**The Chairman:** I wonder if Mr. du Plessis has any comment he would care to make to illuminate the confusion.

**Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel:** As I see it, the three numbered paragraphs are an explanation of the general wording contained in the umbrella paragraph, which starts off by saying:

The Council of the Board of Trade for the City of Quebec may, from time to time, establish a tariff of fees to be paid to the Port Warden for services performed by him . . .

It goes on to say later, towards the end of the paragraph:

But such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned, that is to say:—

And then we have paragraphs 1, 2 and 3 which explain the nature of the rates that are to be established.

Where paragraph 1 refers to "such further sum" it means, in effect, such further amount that is meant to be a rate or a fee, and it is merely explanatory. That would be my interpretation of it, and I think that when the bill refers to the establishing of fees for the services described in the paragraphs numbered 1, 2 and 3 you have an all-inclusive reference to those descriptive paragraphs.

**Senator Langlois:** I would be willing to accept the interpretation given by Mr. du Plessis if it were not for the explanatory note in the bill. The explanatory note to clause 1 states:

. . . to establish fees for the services of the Port Warden—

There is no mention of "charges" there. It goes on to state:

that exceed the maximum fees that the Act at present permits to be established.

Surely that conflicts with what you have said. That is in the explanatory note. Which is right? It is not the end of the world, Mr. Chairman, but—

**Mr. du Plessis:** I think that the \$5 is part of the fee.

**Senator Langlois:** Why in section 27 as it exists today do we use "an additional sum"? If they meant the same thing, why add additional sums not paid to the warden but to somebody else—to third parties. These are charges for disbursements and not fees.

**Mr. du Plessis:** Section 27 of the act relating to Quebec states, in part:

but such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned, that is to say:

**Senator Langlois:** The explanatory note goes further than that. It says fees paid to the port warden. The \$5 charge mentioned in section 27 is a sum to be paid to a third party, a carpenter, shipwright or anyone else assisting the port warden with his work. This is surely not fees but a salary paid to a third party.

**Mr. du Plessis:** As I said, section 27 of the act relating to Quebec does state, in part:

[Traduction]

**Le président:** M. du Plessis aurait-il des observations à faire qui pourraient nous apporter des éclaircissements?

**M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire:** Tel que je le comprends, les trois paragraphes numérotés sont une explication du libellé général contenu dans le paragraphe principal qui commence en disant:

Le conseil d'administration de la Chambre de commerce de la Cité de Québec pourra, de temps à autre, fixer des honoraires pour les services rendus par le gardien de port . . .

Il poursuit en disant, vers la fin du paragraphe:

Mais ces honoraires n'excéderont pas l'échelle ci-après mentionnée, savoir: . . .

Puis nous avons les paragraphes 1, 2 et 3 qui expliquent la nature des tarifs fixés.

Là où le paragraphe 1 indique «une autre somme», cela signifie en fait tout montant supplémentaire qui constituerait un tarif ou des honoraires, et il ne s'agit là que d'une note explicative. C'est mon interprétation et, à mon avis, lorsque le projet de loi indique qu'on peut fixer des honoraires pour les services décrits aux paragraphes 1, 2 et 3, il s'agit d'une référence globale à ces paragraphes explicatifs.

**Le sénateur Langlois:** J'accepterais l'interprétation donnée par M. du Plessis s'il n'y avait pas les notes explicatives dans le projet de loi. Les notes explicatives de l'article 1 stipulent:

. . . fixer des honoraires pour les services rendus par le gardien de port—

Il n'y a aucune mention de «frais» ici. On poursuit:

supérieurs à ceux qui sont actuellement permis par la loi.

Cela ne concorde pas avec ce que vous avez dit. C'est dans les notes explicatives. Qui a raison, monsieur le président? Ce n'est pas la fin du monde, mais . . .

**M. du Plessis:** Je dirais que la somme de \$5 fait partie des honoraires.

**Le sénateur Langlois:** Pourquoi utilisons-nous le terme «autre somme» dans l'article 27, tel qu'il existe actuellement? Si cela signifie la même chose, pourquoi ajouter des sommes supplémentaires à verser, non au gardien, mais à une tierce personne. Ce sont des frais couvrant des sommes déboursées et non des honoraires.

**M. du Plessis:** L'article 27 de la loi se rapportant à Québec stipule, en partie:

«mais ces honoraires n'excéderont pas l'échelle ci-après mentionnée, savoir:»

**Le sénateur Langlois:** Les notes explicatives vont plus loin. Elles indiquent les honoraires versées au gardien de port. Les frais de cinq dollars indiqués à l'article 27 représentent une somme à verser à une tierce personne, un menuisier, un charpentier de navire, ou une autre personne aidant le gardien de port dans son travail. Cette somme ne représente sûrement pas des honoraires mais un salaire payé à une tierce personne.

**M. du Plessis:** Comme je l'ai dit, l'article 27 de la loi se rapportant à Québec stipule, en partie:

**[Text]**

... but such fees shall not exceed the rates hereinafter mentioned, that is to say:

It then goes on to give an explanation, using other words, perhaps, but still an explanation of the fees that are to be paid. A sum of money is certainly a fee. It can be interpreted as a fee.

**Senator Langlois:** Do you mean to say that a salary paid to a carpenter is a fee?

**Mrs. Temple:** May I interject? It seems to me that the intention is that a fee could be established in order to recover the cost paid by the port warden to a carpenter, for instance. The fee is to include and represent the sum that may be paid directly by the port warden to a carpenter, and that would be to recover that cost.

**Senator Langlois:** One has to use one's imagination to quite a degree. We are calling things by different names, and that is wrong.

**Mr. du Plessis:** But we are talking about a tariff of fees, I presume, not salaries.

**Senator Langlois:** There is quite a difference between "fees" and "salary". Section 27 is quite explicit. It is a sum paid not exceeding \$5 to a shipwright or other skilled person employed by the port warden. Surely that is a fee to the port warden. The explanatory note in the bill supports my interpretation. This is not my interpretation but that which is found in the explanatory note in the bill.

**Mr. du Plessis:** I should point out that the explanatory note does not form part of the bill.

**Senator Langlois:** That is the interpretation of what the drafters have in mind, and if we accept your interpretation, Mr. du Plessis, we will go against the interpretation given in the explanatory note by the drafters of the bill. We are going too far in doing that, I think.

**Mr. Quail:** I should just like to go back to the reason for starting on this. We started this from the point of view of not wishing to restrict the ability of the port wardens to charge for services which they were performing, but rather to regularize and to ensure they become, in the case of Montreal—in the case of Quebec, they are already—self-sufficient and, therefore, to allow them to recover their costs for services they perform.

My understanding was not to restrict anything that was already in place that was working well. Port wardens in Montreal and Quebec are working well, and we wish to put something in place to allow them to charge a reasonable fee for services they perform. Irrespective of how the work is done, that would be the object of the exercise.

**Senator Langlois:** The argument that things have been working well so far reminds me of the old woman whose

**[Traduction]**

«... mais ces honoraires n'excéderont pas l'échelle ci-après mentionnée, savoir:»

On poursuit en donnant une explication, utilisant d'autres termes peut-être, mais une explication concernant les honoraires à verser. Une somme d'argent représente certainement des honoraires. On peut l'interpréter comme étant des honoraires.

**Le sénateur Langlois:** Voulez-vous dire qu'un salaire payé à un menuisier représente des honoraires?

**Mme Temple:** Puis-je intervenir? Il me semble qu'on voulait dire que des honoraires pourraient être fixés de façon à permettre au gardien du port de recouvrer les frais qu'il aurait payés à un charpentier par exemple. Les honoraires doivent inclure et représenter la somme qui doit être payée directement par le gardien de port à un charpentier et cela doit lui permettre de recouvrer ses coûts.

**Le sénateur Langlois:** Il faut certainement se servir de son imagination. Nous appelons les choses par des noms différents, et ce n'est pas correct.

**M. du Plessis:** Mais nous parlons du tarif des honoraires, je suppose, et non des salaires.

**Le sénateur Langlois:** Il y a une grande différence entre les «honoraires» et les «salaires». L'article 27 est très explicite. Il s'agit d'une somme n'excédant pas \$5 payable à un charpentier de bateau ou à un autre ouvrier spécialisé employé par le gardien de port. Ce sont certainement des honoraires au gardien de port. Les notes explicatives du projet de loi appuient mon interprétation. Il ne s'agit pas de ma propre interprétation, mais de celle que l'on trouve dans les notes explicatives du projet de loi.

**M. du Plessis:** J'aimerais souligner que les notes explicatives ne font pas partie du projet de loi.

**Le sénateur Langlois:** C'est l'interprétation qu'en ont donnée les rédacteurs et si nous acceptons votre interprétation, monsieur du Plessis, nous allons à l'encontre de l'interprétation donnée par les rédacteurs du projet de loi dans les notes explicatives. A mon avis, nous allons trop loin en agissant ainsi.

**M. Quail:** Je voudrais revenir à la raison pour laquelle nous avons commencé de cette façon. En effet, nous ne voulions pas restreindre la capacité des gardiens de ports à faire payer des services qu'ils exécutaient, mais plutôt les régulariser et faire en sorte qu'ils deviennent auto-suffisants, comme ils le sont déjà à Montréal et à Québec, et dans cette perspective, nous avons voulu les autoriser à récupérer les coûts des services qu'ils exécutent.

Pour ma part, il n'était pas question de restreindre quoi que ce soit déjà en place et qui fonctionnait bien. Les gardiens de ports à Montréal et à Québec ne posent pas de problème, et nous souhaitons instaurer un système qui leur permette de demander des honoraires raisonnables pour les services qu'ils exécutent. Tel serait l'objectif recherché, ce qui ne fait pas intervenir la manière dont le travail est exécuté.

**Le sénateur Langlois:** Dire que les choses fonctionnent bien évoque pour moi l'histoire de la vieille femme dont l'époux est

[Text]

husband died. She said her husband died in good health—he never complained!

**The Chairman:** I suppose there are various ways to interpret this.

**Senator Langlois:** It is a question of drafting. If we wish to remain with this confusion, I shall move an amendment in the house on this. I do not see why there is objection to following the wording existing in the present section 27 of the Quebec act. This makes a differentiation between fees and charges, and this is done very clearly.

**The Chairman:** I understand that very well. I was just going to say that there are other ways the amendment could be made without raising this question at all.

**Senator Langlois:** I would not go to the extent of overthrowing the government on this, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I should like very much to get this straightened out so that it meets our objectives before we report the bill.

**Senator Langlois:** As a further argument—and I do not want to waste the committee's time—in clause 2 it makes a differentiation between "fees" and "charges", because it uses both.

**Mrs. Temple:** I think that there is a specific reason for the use of the word "charges" in the second clause, because if you look at section 28 of the Montreal act there is a paragraph 4 which does not exist in Quebec act. It is an additional provision that goes on for about a page. It is that provision which includes this expression "charge." It is not just an explanation, as paragraphs 1, 2 and 3 were, of such fees. It is an additional authority given. Now, I am not saying it is different but it is paragraph 4 that has the words, "in addition to the fees herein authorized", and goes on to say, "fees and charges". It was thought necessary to cite the authority with respect to fees and charges.

**Senator Langlois:** What you have just said favours my argument, because it respects the wording of the clause we are amending by using exactly the same wording. The existing act uses the word "charges" and not "additional sum" as is the case in the act relating to Quebec. Why have two different wordings, especially when we are dealing with the same function? The job of the port warden in the Port of Montreal is very similar to that of the port warden in the Port of Quebec. There are charges, and a charge is not a fee, just as an additional sum is not a fee. We respect that on the one hand and not on the other.

I feel we should use the same language. If we change the language, it will be thought that we have something in mind other than what is in the existing act.

**The Chairman:** Obviously, the point raised by Senator Langlois has not been addressed to his satisfaction. Is it the desire of the committee that the departmental officials go back and discuss this matter with the draftsmen to determine whether Senator Langlois' objections can be met, whether by an alter-

[Traduction]

décédé. Elle rapporte qu'il est mort en bonne santé, parce qu'il ne se plaignait jamais!

**Le président:** Il y a sans doute plusieurs façons d'interpréter cela.

**Le sénateur Langlois:** Le problème concerne le libellé. Si nous souhaitons qu'il reste aussi confus, je proposerai un amendement à ce sujet au Sénat. Je ne vois pas pourquoi il y aurait des objections à emprunter le libellé actuellement utilisé à l'article 27 de la loi actuelle du Québec. Il établit une différence entre les honoraires et les frais, et de façon très claire.

**Le président:** Je le comprends très bien. J'allais simplement dire qu'il y a d'autres façons de présenter l'amendement sans qu'il soit aucunement nécessaire de soulever cette question.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je n'irais pas jusqu'à renverser le gouvernement pour ça!

**Le président:** Je tiens beaucoup à régler cette question, pour que nos objectifs soient respectés avant que nous ne fassions rapport du projet de loi.

**Le sénateur Langlois:** Autre problème—non pas que je tiens à abuser du temps du Comité—à l'article 2, il y a une différence entre les honoraires et les frais puisqu'ils sont tous deux utilisés.

**Mme Temple:** Il y a selon moi une raison bien précise pour utiliser le «frais» à l'article 2, car l'article 28 de l'acte de Montréal a un paragraphe 4 qui n'existe pas à l'acte du Québec. C'est une disposition supplémentaire qui s'étend sur environ une page. Elle inclut le terme «frais». Il ne s'agit pas simplement d'une explication de ces honoraires, comme aux paragraphes 1, 2 et 3. Un pouvoir additionnel est donné. Je ne veux pas dire que c'est différent, mais qu'au paragraphe 4 figurent les termes «en plus des honoraires autorisés par la présente disposition,» et plus loin, «honoraires et frais». On avait estimé nécessaire de parler d'autorisation à l'égard des honoraires et des frais.

**Le sénateur Langlois:** Ce que vous venez de dire abonde dans mon sens, car cela se rapporte au libellé de la disposition que nous modifions en utilisant exactement les mêmes termes. L'acte actuel utilise le terme «frais» et non «somme additionnelle» comme dans l'acte concernant le Québec. Pourquoi avoir deux libellés différents alors qu'ils traitent d'une même fonction. Les responsabilités du gardien de port à Montréal et à Québec sont très semblables. Il y a des frais ce qui est différent des honoraires, comme une somme additionnelle se différencie des honoraires. Nous en tenons compte dans un cas et non dans l'autre.

J'estime que nous devrions utiliser le même libellé, autrement on pourrait penser que nous avons autre chose à l'esprit que ce qui se trouve dans la loi actuelle.

**Le président:** Naturellement, le point qu'a soulevé le sénateur Langlois n'a pas été réglé comme il l'aurait voulu. Le Comité souhaite que les fonctionnaires du ministère discutent de cette question avec les rédacteurs du projet de loi pour déterminer s'il est possible de régler les objections du sénateur

[Text]

native method of drafting or an amendment to the present text?

**Senator Denis:** What would be the adverse consequences if the department were to follow Senator Langlois' suggestion? Why does the department resist so firmly the change suggested by Senator Langlois?

**Mrs. Temple:** We have not objected to a change as such, senator, We have not seen a specific amendment with which to deal. We have been responding, I think, to the query as to why certain words were used or not used. We would be pleased to entertain any proposal put forward.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, we are the legislators, and if we are not satisfied with the wording, we should propose amendments. In that light, I propose that we amend the bill, and I think in doing so we should use the wording of the section to which we are adding, that being section 27 of the existing act.

I suggest that the bill be amended by adding in the new section 31(1) after the word "fees" the words "and such further sums".

**The Chairman:** Might I suggest that we ask Mr. du Plessis to work with Senator Langlois in drafting a formal amendment?

**Senator McElman:** That would then necessitate a further meeting of the committee, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes.

**Senator McElman:** Might I suggest that not only do the representatives of the department consult with the draftsman, but because of the conflict of legal advice we have had this morning, perhaps that draftsman could appear with these officials at the next meeting.

**The Chairman:** We shall certainly endeavour to have him here. I see no present reason why it could not be done. In the meantime, I suggest that Mr. du Plessis, in consultation with Senator Langlois, prepare an amendment which would meet Senator Langlois' views. Then, at the next meeting we can discuss that amendment and have the draftsman present to express his views as well.

**Senator McElman:** I would suggest that that amendment, Mr. Chairman, once in place, be put to the draftsman and departmental counsel in advance of the next meeting so that they will be familiar with what is being proposed.

**The Chairman:** Mr. du Plessis will take care of that.

With your consent, I shall now declare the meeting adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

Langlois soit par un autre libellé, soit au moyen d'un amendement au texte actuel.

**Le sénateur Denis:** Y aurait-il des problèmes si le ministère appliquait la recommandation du sénateur Langlois? Pourquoi rencontre-t-elle tant de résistance?

**Mme Temple:** Sénateur, nous n'avons pas d'objection à une modification en tant que telle. On ne nous a pas soumis d'amendement. Nous avons répondu, me semble-t-il, lorsqu'on nous a demandé pourquoi certains termes avaient été ou non utilisés. Nous serions heureux de discuter de toute proposition.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, nous sommes les législateurs, et si nous ne sommes pas satisfaits du libellé nous devons proposer des amendements. A cet égard, je propose que nous modifiions le projet de loi, pour utiliser le libellé de la disposition que nous ajoutons, soit l'article 27 de la loi actuelle.

Je propose donc que le projet de loi soit modifié en ajoutant «et toutes autres sommes» au nouveau paragraphe 31(1), après le terme «honoraires».

**Le président:** Permettez-moi de proposer que nous demandions à M. du Plessis de travailler en collaboration avec le sénateur Langlois à la rédaction d'un amendement.

**Le sénateur McElman:** Il faudra alors que le Comité se réunisse de nouveau, monsieur le président.

**Le président:** Certainement.

**Le sénateur McElman:** Puis-je proposer que non seulement les représentants du Ministère consultent le rédacteur, mais compte tenu des avis juridiques contradictoires reçus ce matin, le rédacteur pourrait peut-être venir témoigner avec ces représentants à la prochaine séance.

**Le président:** Nous essayerons certainement de l'y amener. Je ne vois actuellement aucune raison pourquoi il ne pourrait pas venir témoigner. Entre-temps, je propose que M. du Plessis, en collaboration avec le sénateur Langlois, établisse un amendement susceptible de satisfaire les opinions du sénateur Langlois et qu'à la prochaine séance, nous discutons de cet amendement et que le rédacteur soit aussi présent pour nous faire part de ses opinions.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, je propose que cet amendement, une fois rédigé, soit soumis au rédacteur et au conseiller du Ministère avant la prochaine réunion de sorte que ces derniers soient au courant de ce qui est proposé.

**Le président:** M. du Plessis s'en occupera.

Avec votre consentement, je déclare que le Comité s'ajourne.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport:*

Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast  
Guard;  
Mrs. Mary Temple, Solicitor.

*Du ministère des Transports:*

M. R. A. Quail, commissaire adjoint, garde côtière  
canadienne;  
M<sup>me</sup> Mary Temple, avocat.



First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

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 GEORGE I. SMITH

---

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

---

Thursday, December 13, 1979

Le jeudi 13 décembre 1979

Issue No. 5

Fascicule n° 5

**Third and Final Proceedings on**

**Troisième et dernier fascicule concernant**

Bill S-6, intituled:

Le Bill S-6, intitulé:

“An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal”

---

«Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les Actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal»

---

REPORT OF THE COMMITTEE

---

RAPPORT DU COMITÉ

---

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Balfour	Marshall
Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood—(20)

\**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président*: L'honorable George I. Smith  
*Vice-président*: L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Balfour	Marshall
Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood—(20)

\**Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Tuesday, November 6, 1979:

"The Order of the Day being read,  
With leave of the Senate,

The Honourable Senator Marchand, P.C., resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Charbonneau, seconded by the Honourable Senator Walker, P.C., for the second reading of the Bill S-6, intituled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal".

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 Roblin, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Charbonneau, 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."

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mardi 6 novembre 1979:

«A la lecture de l'Ordre du jour,  
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Marchand, C.P., reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Charbonneau, appuyé par l'honorable sénateur Walker, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Roblin, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Charbonneau, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 13, 1979

(6)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, (*Colchester*), presiding.

*Present:* The Honourable Senators Balfour, Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, Marshall McElman, Molgat, Muir, Roblin, Rowe, Sherwood, and Smith (*Colchester*). (14)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Macdonald and Tremblay. (2)

*In attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q. C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

The Committee resumed its consideration of Bill S-6, intituled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal".

After discussion, and on Motion of the Honourable Senator Langlois, it was *Resolved* to report the said Bill with the following amendments:

1. *Page 1, Clause 1:* Strike out lines 13 to 22 and substitute the following:

"to time, by order, establish fees and charges for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 27 without regard to any rates, maximum rates or sums specified in those paragraphs."

(2) Where a fee or charge is established pursuant to subsection (1) for any service referred to in that subsection, such fee or charge shall have effect notwithstanding section 27 of this Act."

2. *Page 2, Clause 1:* In the French version only, strike out line 9 and substitute the following:

"merce de Québec» à l'article 27,"

3. *Page 2, Clause 2:* In the French version only, strike out line 33 to 37, and substitute the following:

"alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de"

At 10:00 a.m., the Committee proceeded to consider its next item of business.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 DÉCEMBRE 1979

(6)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*Colchester*), président.

*Présents:* Les honorables sénateurs Balfour, Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Roblin, Rowe, Sherwood, et Smith (*Colchester*). (14)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Macdonald et Tremblay. (2)

*Aussi présent:* M. R. L. du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du Bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les Actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal».

Après discussion, et sur motion de l'honorable sénateur Langlois, il est *décidé* de faire rapport dudit bill avec les amendements suivants:

1. *Page 1, article 1:* Remplacer les lignes 14 à 18 par ce qui suit:

«des honoraires et frais pour les services décrits aux alinéas 1. à 3. de l'article 27, sans tenir compte des honoraires, du maximum des honoraires ou des sommes qui y sont indiqués».

(2) Les honoraires et frais, fixés en conformité»

2. *Page 2, article 1:* Dans la version française seulement, remplacer la ligne 9 par ce qui suit:

«merce de Québec» à l'article 27.»

3. *Page 2, article 2:* Dans la version française seulement, remplacer les lignes 33 à 37, par ce qui suit:

«alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de»

À 10 heures, le Comité entreprend l'étude de ses prochains travaux.

ATTESTÉ:



## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 13, 1979

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill S-6, intituled: "An Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal" has, in obedience to the order of reference of November 6, 1979, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Page 1, Clause 1:* Strike out lines 13 to 22 and substitute the following:

"to time, by order, establish fees and charges for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 27 without regard to any rates, maximum rates or sums specified in those paragraphs."

- (2) Where a fee or charge is established pursuant to subsection (1) for any service referred to in that subsection, such fee or charge shall have effect notwithstanding section 27 of this Act."

2. *Page 2, Clause 1:* In the French version only, strike out line 9 and substitute the following:

"merce de Québec" à l'article 27,"

3. *Page 2, Clause 2:* In the French version only, strike out lines 33 to 37, and substitute the following:

"alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de"

Respectfully submitted,

*Le président*

George I. Smith

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 13 décembre 1979

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel on a déferé le bill S-6, intitulé: «Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les Actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal» a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 6 novembre 1979, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants:

1. *Page 1, article 1:* Remplacer les lignes 14 à 18 par ce qui suit:

«des honoraires et frais pour les services décrits aux alinéas 1. à 3. de l'article 27, sans tenir compte des honoraires, du maximum des honoraires ou des sommes qui y sont indiqués.

- (2) Les honoraires et frais, fixés en conformité»

2. *Page 2, article 1:* Dans la version française seulement, remplacer la ligne 9 par ce qui suit:

«merce de Québec» à l'article 27,»

3. *Page 2, article 2:* Dans la version française seulement, remplacer les lignes 33 à 37, par ce qui suit:

«alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de»

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 13, 1979

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-6, to amend an act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an act to amend and consolidate the acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I call the meeting to order. At the outset, I should say that the notice calling this meeting outlines the subject matters of Bill S-6 and Bill S-5. The notice of meeting for the time of 9.30 a.m. relates to Bill S-6. It will be recalled that Senator Langlois drew attention to a matter which he felt might be improved by further consideration. I believe Senator Langlois is prepared to say something about that now.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, following your suggestion, I held a couple of meetings with Mr. du Plessis, officials from the Department of Transport and officials from the Department of Justice. An agreement was reached with regard to three motions which I should like to move this morning. I move:

That Bill S-6 be amended by striking out lines 13 to 22 on page 1 and substituting the following:

"to time, by order, establish fees and charges for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 27 without regard to any ucrates, maximum rates or sums specified in those paragraphs."

(2) Where a fee or charge is established pursuant to subsection (1) for any service referred to in that subsection, such fee or charge shall have effect notwithstanding section 27 of this Act."

I assume all members of the committee have copies of these amendments.

The amendment, in French, reads as follows:

Que le bill S-6 soit modifié en remplaçant les lignes 14 à 18, à la page 1, par ce qui suit:

«des honoraires et frais pour les services décrits aux alinéas 1. à 3. de l'article 27, sans tenir compte des honoraires, du maximum des honoraires ou des sommes qui y sont indiqués.

(2) Les honoraires et frais, fixés en conformité»

**The Chairman:** Is every member of the committee familiar with the reasons for the amendments? If there are any questions, I am sure Senator Langlois or Mr. du Plessis will be able to answer them.

**Senator Marchand:** I wonder if Senator Langlois would be good enough to tell me what the amendment means exactly. I know I could have found that out last night, but I did not.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 13 décembre 1979

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-6, Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi en question.

**Le sénateur George I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** La séance est ouverte. J'aimerais d'abord dire que l'avis de convocation de la présente séance fait référence aux bills S-6 et S-5. La séance de 9 h30 porte sur le bill S-6. On se rappellera que le sénateur Langlois nous a signalé un point qui, à son avis, pourrait être amélioré si nous l'approfondissions. Je crois que le sénateur est prêt à en parler maintenant.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, j'ai suivi vos conseils et j'ai rencontré à deux reprises M. du Plessis et des fonctionnaires des ministères des Transports et de la Justice. Nous avons convenu de trois motions que j'aimerais maintenant vous présenter. Je suppose que tous les membres du Comité ont des copies des amendements. Je propose:

Que le bill S-6 soit modifié en remplaçant les lignes 14 à 18, à la page 1, par ce qui suit:

"des honoraires et frais pour les services décrits aux alinéas 1. à 3. de l'article 27 sans tenir compte des honoraires, du maximum des honoraires ou des sommes qui y sont indiqués.

(2) Les honoraires et frais, fixés en conformité . . . »

Je suppose que tous les membres du comité ont des copies de ces modifications.

Voici le libellé anglais de l'amendement:

That Bill S-6 be amended by striking out lines 13 to 22 on page 1 and substituting the following:

"to time, by order, establish fees and charges for the services described in paragraphs numbered 1. to 3. in section 27 without regard to any rates, maximum rates or sums specified in those paragraphs."

(2) Where a fee or charge is established pursuant to subsection (1) for any service referred to in that subsection, such fee or charge shall have effect notwithstanding section 27 of this Act."

**Le président:** Tous les membres du Comité connaissent-ils les raisons qui ont inspiré cet amendement? Si vous avez des questions à poser, je suis sûr que le sénateur Langlois ou M. du Plessis pourront y répondre.

**Le sénateur Marchand:** Je me demande si le sénateur Langlois serait assez bon pour m'expliquer la signification exacte de cet amendement. Je sais que j'aurais pu l'apprendre hier soir, mais je ne l'ai pas fait.

[Text]

**Senator Langlois:** This amendment deals with the position of the port warden of the Port of Quebec. We are amending the existing legislation which dates back to April, 1871. In section 27 of the present act, which is being amended by the bill now before us, there is mention made of fees, charges or other sums, whereas the bill makes reference to fees only. So we are adding "charges", "or sums" to make it coincide with the wording of section 27 of the present act.

**The Chairman:** Shall the amendment carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** I believe you have another amendment, Senator Langlois.

**Senator Langlois:** The second amendment I wish to make reads as follows:

That the French version of Bill S-6 be amended by striking out line 9, on page 2, and substituting the following:

«merce de Québec» à l'article 27,"

This is the French version we are amending so that it coincides with the English version. In the English version it refers to section 27. That was translated to paragraph 27.3, which is an incorrect translation. We are merely correcting the French text.

The same amendment in French, reads as follows:

Que la version française du bill S-6 soit modifiée en remplaçant la ligne 9, à la page 2, par ce qui suit:

«merce de Québec» à l'article 27,»

**The Chairman:** Are there any questions or discussion concerning this amendment?

**Le sénateur Denis:** L'article 27 et vous continuez au paragraphe 27.

**Le sénateur Langlois:** Non, on change la ligne 9.

**Le sénateur Denis:** Complètement?

**Le sénateur Langlois:** Complètement.

**Le sénateur Molgat:** C'est ligne 9?

**Le sénateur Denis:** Oui, la 9<sup>e</sup> ligne.

**Le sénateur Langlois:** On change tout simplement le paragraphe 27(3) par l'article 27.

**Le sénateur Denis:** C'est ça.

**Le sénateur Langlois:** «Section» se traduit en français par «article» et non pas par «paragraphe».

**The Chairman:** There being no further discussion, shall the amendment carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, the third and final amendment reads as follows:

That the French version of Bill S-6 be amended by striking out lines 33 to 37, on page 2, and substituting the following:

«alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou

[Traduction]

**Le sénateur Langlois:** Cet amendement porte sur le poste de gardien de port pour le havre de Québec. Nous modifions la loi actuelle qui a été adoptée au mois d'avril 1871. A l'article 27 de cette loi, que modifie le projet de loi que nous étudions, on fait mention d'honoraires, frais ou autres sommes alors que le projet de loi ne fait référence qu'aux honoraires. C'est pourquoi nous ajoutons «frais ou sommes» pour mieux tenir compte du libellé de l'article 27 de la loi actuelle.

**Le président:** L'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Je crois que vous voulez présenter maintenant un autre amendement, monsieur le sénateur Langlois.

**Le sénateur Langlois:** Voici le deuxième amendement que je propose:

Que la version française du bill S-6 soit modifiée en remplaçant la ligne 9, à la page 2, par ce qui suit:

«merce de Québec» à l'article 27,»

Nous modifions le texte français pour qu'il corresponde au texte anglais. Dans le texte anglais, on renvoie à l'article 27 alors que la traduction fait référence à l'alinéa 27.3. Nous ne faisons que corriger le texte français.

Le libellé anglais de l'amendement est comme suit:

That the French version of Bill S-6 be amended by striking out line 9, on page 2, and substituting the following:

**Le président:** Y a-t-il des questions sur cet amendement?

**Senator Denis:** You deal with section 27 and you go on with paragraph 27.

**Senator Langlois:** No, we are changing line 9.

**Senator Denis:** The whole line?

**Senator Langlois:** The whole line.

**Senator Molgat:** It is line 9?

**Senator Denis:** Yes, line 9.

**Senator Langlois:** We are only substituting "article 27" to "paragraphe 27(3)".

**Senator Denis:** This is it.

**Senator Langlois:** In French, "Section" is translated by "article" and not by "paragraphe".

**Le président:** Le débat étant terminé, l'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, voici maintenant le troisième et dernier amendement:

Que la version française du bill S-6 soit modifiée en remplaçant les lignes 33 à 37, à la page 2, par ce qui suit:

«alinéas 1. à 3. de l'article 28 et des honoraires et frais payables par les expéditeurs des articles énumérés ou

## [Text]

décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de»

Here again it is merely a correction of the translation. We are substituting the word "alinéas" for "paragraphe."

**The Chairman:** Are there any questions or discussion? There being none, shall the amendment carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Is it the wish of the committee to report the bill, or is it the desire of the committee to examine the bill further?

**Senator Langlois:** We should report the bill as amended.

**The Chairman:** I take it I am instructed, then, to report this bill as amended this morning by these three amendments.

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** That concludes the portion of the meeting dedicated to Bill S-6.

The committee proceeded to the consideration of other business.

## [Traduction]

décrits à l'alinéa 4. dudit article ou en vertu dudit alinéa, chargés dans le port de»

Encore une fois, nous ne faisons que corriger la traduction. Nous substituons le mot «alinéas» au mot «paragraphe».

**Le président:** Quelqu'un a-t-il des questions ou des observations à formuler? Non, l'amendement est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le Comité désire-t-il rapporter ou désire-t-il l'examiner encore?

**Le sénateur Langlois:** Nous devrions rapporter le bill, tel qu'il a été modifié.

**Le président:** Je ferai ce que vous me demandez, soit rapporter le bill et les trois amendements qui y ont été apportés ce matin.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Cela met fin à la partie de la séance réservée à l'étude du bill S-6.

Le Comité passe à l'étude des autres questions à l'ordre du jour.



















Canada  
Post  
Postage paid

Postes  
Canada  
Port payé

**Third Third  
class class**

**K1A 0S7  
HULL**

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7



First Session  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

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 GEORGE I. SMITH

---

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

---

Thursday, December 13, 1979

Le jeudi 13 décembre 1979

Issue No. 6

Fascicule n° 6

**Complete Proceedings on**

**Seul et unique fascicule sur**

The referral *back* of Bill S-5  
intituled: "An Act to implement the  
International Convention for  
Safe Containers".

Le *second* renvoi du Bill S-5, intitulé:  
«Loi de mise en œuvre de la  
convention internationale sur  
la sécurité des conteneurs».

REPORT OF COMMITTEE

---

RAPPORT DU COMITÉ

---

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Balfour	Marshall
Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood—(20)

\**Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président*: L'honorable George I. Smith  
*Vice-président*: L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Balfour	Marshall
Bell	McElman
Charbonneau	Molgat
Davey	Muir
Denis	*Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Roblin
Haidasz	Rowe
Langlois	Sherwood
Lucier	Smith ( <i>Colchester</i> )
Marchand	Wood—(20)

\**Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, December 6, 1979:

“The Order of the Day read,  
With leave of the Senate,

The Honourable Senator Olson, P.C., resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macdonald, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C., for the third reading of the Bill S-5, intituled; “An Act to implement the International Convention for Safe Containers”.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Olson, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Perrault, P.C., that the Bill be not now read the third time but that it be referred back to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for further consideration.

The question being put on the motion in amendment, it was—

Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 6 décembre, 1979:

«A la lecture de l'Ordre du jour,  
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Olson C.P., reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macdonald, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P., tendant à la troisième lecture du Bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs».

Après débat,

En amendement, l'honorable sénateur Olson, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P., que le bill ne soit par lu pour la troisième fois maintenant mais qu'il soit déferé de nouveau au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude complémentaire.

La motion, mise aux voix, est adoptés.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 13, 1979

(7)

Pursuant to adjournment and notice, the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:00 a.m., the Chairman the Honourable George I. Smith (*Colchester*), presiding.

*Present:* The Honourable Senators Balfour, Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Roblin, Rowe, Sherwood and Smith (*Colchester*). (14)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Macdonald and Tremblay. (2)

*In attendance:* Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

With reference to Bill S-5, intituled: "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", reported on by the Committee on Thursday, November 29, 1979, the Senate passed the following Motion on Thursday, December 6, 1979:

"THAT the Bill be not now read the third time but that it be referred back to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for further consideration".

The Committee proceeded to consider the above order of reference.

*Witness:*

*From the Department of Transport:*

Mr. C. A. Rose, Senior Adviser, International Relations.

The Honourable Senator Haidasz circulated the following Motion:

"THAT in view of the testimony of the witnesses before the committee on the study of Bill S-5 stating that railway safety inspection is inadequate and that the further recently requested cut of 100 person years in the Canadian Transport Commission would aggravate this situation, the Senate Standing Committee on Transport and Communications recommend that the Treasury Board review this decision to insure public health and safe transport of containers of goods".

Mr. Rose answered questions.

A discussion ensued, following which the Chairman ruled the above Motion inadmissible.

On Motion of the Honourable Senator Roblin, it was Resolved to report the said Bill without amendment.

At 11:00 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

Aline Pritchard

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 DÉCEMBRE 1979

(7)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*Colchester*) (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Balfour, Charbonneau, Denis, Haidasz, Langlois, Marchand, Marshall, McElman, Molgat, Muir, Roblin, Rowe, Sherwood et Smith (*Colchester*). (14)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Macdonald et Tremblay. (2)

*Aussi présent:* M. R. L. du Plessis, c. r., Secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Au sujet du bill S-5, intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs», dont le Comité a fait rapport le jeudi 29 novembre 1979, le Sénat a adopté la motion suivante le jeudi 6 décembre 1979:

«QUE le bill ne soit pas lu pour la troisième fois maintenant, mais qu'il soit retourné au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude complémentaire».

Le Comité entreprend l'étude de l'ordre de renvoi susmentionné.

*Témoin:*

*Du ministère des Transports:*

M. C. A. Rose, Premier conseiller, Relations internationales.

L'honorable sénateur Haidasz distribue la motion suivante:

«QUE, étant donné le témoignage des témoins devant le Comité sur l'étude du Bill S-5 stipulant que l'inspection sur la sécurité des chemins de fer est inadéquate et que la réduction additionnelle de 100 personnes-années récemment demandée à la Commission canadienne des transports aggraverait cette situation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications recommande que le Conseil du trésor revoie cette décision pour assurer la santé publique et la sécurité du transport des conteneurs de marchandises».

M. Rose répond aux questions.

Une discussion s'ensuit après quoi le président déclare la motion susmentionnée irrecevable.

Sur motion de l'honorable sénateur Roblin, *il est décidé* de faire rapport du bill sans amendement.

À 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:



## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 13, 1979

On November 29, 1979, the Standing Senate Committee on Transport and Communications, having examined the Bill S-5, intituled "An Act to implement the International Convention for Safe Containers" reported the same without amendment.

On December 6, 1979, during consideration of the motion for third reading of the Bill, it was moved in amendment that the Bill be not now read a third time but that it be referred back to your Committee for further consideration.

Your Committee, having given further consideration to the Bill, now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

George I. Smith,  
Chairman.

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 13 décembre 1979

Le 29 novembre 1979, le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications ayant étudié le Bill S-5 intitulé: «Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs» a rapporté ledit bill sans amendement.

Le 6 décembre 1979, en délibérant sur la motion tendant à l'adoption du bill en troisième lecture, il a été proposé en amendement que le bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit déferé de nouveau à votre Comité pour étude complémentaire.

Après avoir étudié le bill de nouveau, votre Comité en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
George I. Smith.

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, December 13, 1979

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-5, to implement the International Convention for Safe Containers, met this day at 9.50 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator George I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, the notice of meeting for consideration of Bill S-5 indicates that the meeting is scheduled for 10 a.m. It is not yet that hour, so is it the wish of the committee that we wait until 10 a.m. in case there are members of the committee planning to attend to discuss Bill S-5, or is it your wish that we proceed now?

**Senator Marshall:** I think we should proceed now.

**Senator Molgat:** Are there any scheduled public appearances?

**The Chairman:** I have no indication that members of the public wish to appear before the committee. However, I have been informed that some members of the committee might wish to make some comments regarding further evidence, if the occasion should arise.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, I should like to inquire, in the first instance, what the committee intends to do regarding the reference back from the Senate. Depending on the outcome of that discussion, there are certain witnesses that I might like to hear from. Before we get to that however, I would like to know what the intention of the committee would be with respect to the reference back from the Senate.

**The Chairman:** Perhaps I should draw attention to the motion made in the Senate referring this bill back to the committee for further consideration.

On December 6, 1979, it was moved by Senator Olson, and carried:

That the bill be not now read the third time but that it be referred back to the Standing Senate Committee on Transport and Communications for further consideration.

Members of the committee will recall that the bill had been reported by this committee without amendment, that third reading had been moved, and that on third reading Senator Haidasz raised the question of including in the message to the other place some comment regarding the necessity or desirability of representations being made to the government to increase the resources available to the Canadian Transport Commission for the purpose of carrying out its safety inspections more adequately. Following that, there was considerable discussion and the motion was then passed.

I have had delivered to me this morning a document prepared by Senator Haidasz which is in the form of a draft motion and which I shall read to the committee. It has not yet been put, and I am not putting it, of course. It reads:

In view of the testimony of the witnesses before the committee on the study of Bill S-5 stating that railway

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 13 décembre 1979

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-5, Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, se réunit aujourd'hui à 9 heures 50 pour étudier le bill.

**Le sénateur George I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Messieurs les sénateurs, selon l'avis de convocation pour étudier le bill S-5, la séance est prévue pour 10 heures. Il n'est pas encore 10 heures. Les membres du Comité veulent-ils attendre l'heure indiquée au cas où d'autres auraient l'intention de participer à l'étude du bill S-5 ou veulent-ils commencer tout de suite?

**Le sénateur Marshall:** Nous devrions commencer maintenant.

**Le sénateur Molgat:** Prévoit-on des convocations?

**Le président:** Rien ne semble indiquer que des membres du public veulent comparaître devant le Comité. Toutefois, on m'a signalé que certains membres du Comité pourraient faire certaines observations sur l'utilité d'autres témoignages, si l'occasion se présentait.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, j'aimerais d'abord demander ce que le Comité a l'intention de faire au cas où le Sénat nous renvoie le bill. Selon les conclusions de la discussion, il se pourrait que je veuille entendre certains témoins. Mais, auparavant, j'aimerais savoir ce que le Comité a l'intention de faire en cas de renvoi du bill par le Sénat.

**Le président:** Je devrais peut-être vous signaler la motion faite au Sénat, au sujet du renvoi du projet de Loi auprès du Comité pour une autre étude.

Le 6 décembre 1979, le sénateur Olson a fait la proposition suivante qui a été adoptée:

que le projet de loi ne passe pas immédiatement à la troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour une autre étude.

Les membres du Comité se souviendront que le bill avait été reporté auprès du Comité sans modification, que l'adoption avait été proposée et que le sénateur Haidasz avait alors proposé d'inclure dans le message envoyé à l'autre Chambre un genre de recommandation sur la nécessité ou l'opportunité de demander au gouvernement d'augmenter les ressources dont dispose la Commission canadienne des transports pour qu'elle puisse effectuer ses inspections plus convenablement. On a longuement débattu la question et la proposition a été adoptée.

Ce matin, j'ai reçu un document du sénateur Haidasz sous forme d'un projet de motion que je lirai au Comité. Bien entendu, ce texte n'a pas été déposé et je ne le fais pas. Voici le projet:

«Étant donné les témoignages reçus par le Comité saisi du bill S-5 selon lesquels les inspections aux fins de la

[Text]

safety inspection is inadequate and that the further recently requested cut of 100 person-years in the Canadian Transport Commission would aggravate this situation, the Standing Senate Committee on Transport and Communications recommends that the Treasury Board review this decision to ensure public health and safe transport of containers of goods.

It is my supposition and belief that this is the motion that Senator Haidasz intends to move when the opportunity arises.

**Senator Roblin:** Could we have a copy of that document, please?

**The Chairman:** It is still not 10 o'clock, but I assume considering the number of senators we have here, that we can proceed.

**Senator Rowe:** We have 13 senators here now, so perhaps we could proceed because some of us have other meetings to attend.

**The Chairman:** Since no one has objected to our proceeding, I assume that it is the will of the committee that we now go ahead with our consideration, or perhaps I should say "reconsideration", of Bill S-5. In that case I invite Senator Haidasz to take the floor.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, my purpose in intervening this morning, after intervening in the Senate last week, is to request that honourable senators in this committee give consideration to the possibility of finding some way, in reporting our study of Bill S-5 to the Senate, of stating that we approve Bill S-5 without amendment, but recommending, or attaching a recommendation to the report, that in view of the testimony given to the committee, an additional 100 person-years cut in the Canadian Transport Commission would hamper the commission in carrying out its mandate, particularly with respect to railway inspections; that the committee recommend that Treasury Board review that decision to cut 100 person-years in the Canadian Transport Commission to assure public health and the safe transport of containers of goods.

In view of the recent disaster in Mississauga, Ontario, and the recent annual report of the Canadian Transport Commission stating that there were over 300 derailments plus 96 accidents on the railways of Canada, and since this bill also contains provisions for regulations for the transport of dangerous goods, it is imperative that we give some attention to the complaint or the statements or the testimony of the Canadian Transport Commission that there is a need to provide better inspection of our railway system.

I think it would be appropriate that we try to find some way of stating our position that there is a need for better safety inspection on our railways, and this is also supported by the recent testimony of Edgar Gallant to the committee of the other place to the effect that further staff reductions will decrease government services. So this is in conflict with the government's intention of cutting 60,000 jobs over three years throughout the public service, but specifically the testimony of the members of the Canadian Transport Commission who appeared before the committee does give us a basis for concern about the safe transport of goods and, therefore, the public safety, as well, on Canadian railways.

[Traduction]

sécurité ferroviaire sont inadéquates et qu'une demande récente d'une coupure de 100 années-personne à la Commission canadienne des transports aggraverait la situation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications recommande au Conseil du Trésor de revoir cette décision pour assurer la santé des citoyens et le déplacement sécuritaire des conteneurs de marchandises». (Traduction).

Je suppose que c'est la motion que le sénateur Haidasz a l'intention de présenter lorsque l'occasion lui sera donnée.

**Le sénateur Roblin:** Pourrions-nous avoir une copie du document, s'il vous plaît?

**Le président:** Il n'est pas encore 10 heures mais, étant donné le nombre de sénateurs déjà présents, nous pouvons commencer.

**Le sénateur Rowe:** Treize sénateurs sont là; donc, nous pourrions commencer car certains d'entre nous doivent participer à d'autres réunions.

**Le président:** Puisque personne ne s'y oppose, j'estime que le Comité est d'accord que nous commençons à étudier, ou plutôt à réétudier le bill S-5. Je demande donc au sénateur Haidasz d'adresser la parole.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, le but de mon intervention ce matin fait suite à celle que j'ai faite au Sénat la semaine dernière; je demande aux honorables sénateurs membres de ce Comité d'étudier la possibilité, lorsqu'il fera rapport du bill S-5 au Sénat, de trouver un moyen d'informer le Sénat que nous approuvons le bill tel quel, en y annexant toutefois une recommandation voulant qu'en raison des témoignages reçus par ce Comité, une autre coupure de 100 années-personne à la Commission canadienne des transports l'empêcherait de bien s'acquitter de son mandat, surtout en ce qui a trait aux inspections de chemins de fer; le Comité devrait recommander au Conseil du Trésor de revoir sa décision pour assurer la santé des citoyens et le transport sécuritaire des conteneurs de marchandises.

Compte tenu du récent désastre à Mississauga dans l'Ontario et du dernier rapport annuel de la Commission canadienne des transports qui révèle qu'il y a eu plus de 300 déraillements et 96 accidents sur les chemins de fer au Canada, et puisque ce projet de loi prévoit également des règlements régissant le transport des marchandises dangereuses, il importe à mon avis d'étudier les plaintes, les déclarations ou les témoignages de la Commission canadienne des transports selon lesquels il faut améliorer les inspections de notre système ferroviaire.

Il conviendrait, je pense, de faire connaître notre position; elle est en outre étayée par le témoignage récent d'Edgar Gallant devant le Comité de l'autre Chambre selon lequel d'autres coupures au personnel diminueront les services publics. Cela va à l'encontre de l'intention du gouvernement de supprimer 60,000 emplois dans la Fonction publique au cours des trois prochaines années, mais selon les témoignages des représentants de la Commission canadienne des transports reçus par ce Comité, il y a lieu de s'inquiéter du transport sécuritaire des marchandises et, en conséquence, de la sécurité des citoyens utilisant les chemins de fer canadiens.

[Text]

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, if Senator Haidasz is moving this motion, I would like to ask the committee to consider one aspect of the matter, namely whether that is the best way to go about achieving the end he has in view.

Naturally, I share any legitimate concern there may be about safety on the railways, and it is quite appropriate that any member of the Senate should comment on it, but I wonder whether this way of doing it is the proper one at the present time.

I think what has been referred to the committee is the bill, and our terms of reference from the Senate indicate that our responsibility, and our sole responsibility, is to consider matters referred to us by the Senate. So it seems to me that we should consider, first of all, whether it would be appropriate for us to add a rider of such a general nature as this one to the bill we have before us.

If Senator Haidasz would like to have the matter referred to Treasury Board, perhaps he could do so by means of an inquiry or other method in the Senate. That seems to me to be a better way of dealing with the matter. That is my opinion; and it is, in my objective opinion, a better way than bootlegging it on to the bill itself.

So, my proposition is that we should not deal with it in this way, but let the bill go through in the usual fashion and encourage Senator Haidasz, if he wishes, to use one of the other methods open to him which do not involve the point of order which would be brought into question at the moment.

**Senator Marchand:** We can do it another way. We can amend the bill and state that the government shall provide all the security personnel necessary to implement the provisions of the act.

**Senator Roblin:** That would be in order, and I suggest that you do so, if you think that is what ought to be done.

**Senator Denis:** Mr. Chairman, in Annex I there are "Regulations for the testing, inspection, approval and maintenance of containers", and, if I understand correctly, Senator Haidasz is looking at the question of the transportation of containers containing dangerous goods or something like that. The only thing to do would be to have a bill addressed to the Transport Commission, or something. It is not our function to draw up regulations. If there are to be regulations respecting the administration, they will be drawn up by the department.

At this point we either approve the bill as drafted or amend it. The matter of the regulations can be the subject of a debate on third reading, but that is all.

**The Chairman:** You have raised a very relevant point. The bill is not concerned with transportation, as you point out, but with the safety of the containers themselves. There is a bill now before the other place which does deal specifically with the transportation of dangerous goods, and I suppose, without knowing it to be the case, that that is the bill on which the

[Traduction]

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, si le sénateur Haidasz propose cette motion, j'aimerais demander au comité d'examiner un aspect de la question, à savoir si c'est la meilleure façon d'atteindre le but qu'il vise.

Naturellement, je partage les préoccupations légitimes qu'on peut soulever au sujet de la sécurité des chemins de fer, et il est tout à fait approprié qu'un sénateur fasse des observations à ce propos. Mais je me demande si cette façon de procéder est celle qui convient le mieux, à l'heure actuelle.

J'estime que c'est le bill qui a été soumis au comité, et le mandat qui nous a été donné par le Sénat indique que notre tâche consiste uniquement à étudier les questions qui nous sont soumises par le Sénat. Par conséquent, il me semble que nous devrions étudier d'abord s'il convient d'ajouter au bill que nous avons devant nous une disposition de portée aussi générale.

Si le sénateur Haidasz souhaite faire étudier la question par le Conseil du Trésor, il devrait peut-être le faire au moyen d'une demande ou d'une autre méthode au Sénat. Cela me semble être une meilleure façon de procéder. Voilà mon idée à ce sujet, et je pense que c'est, objectivement, une meilleure façon de le faire, plutôt que l'inscrire illégalement sur le bill lui-même.

Je propose donc de ne pas l'étudier de cette façon mais de laisser le bill franchir les étapes habituelles et d'encourager le sénateur Haidasz, s'il lui plaît d'opter pour une autre méthode qui ne mettra pas en cause le point du règlement qui nous intéresse.

**Le sénateur Marchand:** Nous pouvons le faire d'une autre façon. Nous n'avons qu'à amender le bill et à déclarer que le gouvernement fournira tout le personnel de sécurité nécessaire pour mettre en application la loi.

**Le sénateur Roblin:** Ce serait conforme au Règlement et je propose que vous le fassiez, si vous croyez que c'est ce qui doit être fait.

**Le sénateur Denis:** Monsieur le président, dans l'annexe on trouve des «règles relatives à l'essai, l'inspection, l'agrément et l'entretien des conteneurs», et, si je comprends bien, le sénateur Haidasz pense à la question du transport des conteneurs de marchandises dangereuses ou quelque chose de ce genre. La seule chose à faire serait de sortir un bill s'adressant à la Commission des transports ou quelque chose comme ça. Ce n'est pas à nous de rédiger des règlements. S'il doit y avoir des règlements concernant l'application de cette loi, ils seront rédigés par le ministère.

En ce moment, nous n'avons qu'à approuver le bill, tel qu'il est rédigé, ou à l'amender. La question des règlements peut faire l'objet d'un débat lors de la troisième lecture, mais c'est tout.

**Le président:** Votre point est très pertinent. Le bill n'a pas trait au transport, comme vous le remarquez, mais à la sécurité des conteneurs eux-mêmes. Il y a actuellement, dans l'autre endroit, un bill qui touche précisément au transport des marchandises dangereuses, et je présume, sans en être certain, que le bill auquel le sénateur Haidasz faisait allusion est celui

[Text]

committee was hearing evidence, and perhaps still is, to which Senator Haidasz referred.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, I note that the purpose of this bill is "to implement the International Convention for Safe Containers". What would be the effect on the other parties to this convention of a change being made in the convention by this committee? Where do we stand vis-à-vis the other countries that are parties to this international convention?

**The Chairman:** Rather than try to answer that myself, I shall inquire as to whether any of the observers who are here from the Department of Transport would care to come forward and answer it.

**Mr. C. A. Rose, Senior Adviser, International Relations, Department of Transport:** Mr. Chairman, I would preface my remarks by saying that I am not an expert in treaty law. However, it is my understanding that the schedule to the bill is an exact reproduction of the international convention, and a departure by Canada in its legislation from that convention would have the effect of abrogating our responsibility under the convention.

The purpose of the bill is to provide the implementing legislation so as to allow Canada to ratify the convention. If we were to depart from the convention itself, we would not be honouring the terms of the convention.

**Senator Marchand:** The simple fact that we ratify an international convention does not mean that the act passed in connection with that convention reflects exactly the convention. Many of these conventions, of course, deal with matters which fall within provincial jurisdiction. The fact that we sign an international convention does not mean that we necessarily have to pass an act implementing that entire convention. Of course, we can be accused of not implementing the convention as ratified.

**The Chairman:** Would you care to speak to that point, Mr. Rose?

**Mr. Rose:** It is certainly true, Mr. Chairman, that the national legislation could go beyond what is actually set out in the convention. However, insofar as the legislation would depart from the terms of the convention, we would be in abrogation of it.

**The Chairman:** Mr. du Plessis, do you wish to add something?

**Mr. R. L. du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel:** I would only interject to say, Mr. Chairman, that the purpose of the bill is not to validate but to implement the convention that has been agreed upon. If there is any change in the wording, we would have to be careful to stay within the scope of the bill, the main purpose of which is to bring into effect regulations for carrying out and giving effect to the provisions of the convention.

**Senator Marchand:** While we are on this subject, Mr. du Plessis, clause 1 states:

This Act may be cited as the *Safe Containers Convention Act*.

[Traduction]

à propos duquel le comité est en train, de recueillir, peut-être encore, des témoignages.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, je remarque que ce bill porte sur «la mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs». Quel serait sur les autres parties intéressées, l'effet d'une modification apportée à la convention par notre comité? Quelle est notre position à l'égard des autres pays, parties à cette convention internationale?

**Le président:** Plutôt que d'essayer de répondre moi-même à cette question, je vais demander à l'un des observateurs du ministère des Transports de la faire.

**M. C. A. Rose, conseiller principal, Relations Internationales, Ministère des Transports:** Monsieur le président, avant de formuler mes remarques, je voudrais vous dire que je ne suis pas un expert en droit des traités. Toutefois, je crois comprendre que l'annexe du bill est une reproduction exacte de la Convention internationale, et si la loi canadienne s'en écartait, nous dérogerions aux responsabilités que nous devons assumer, en vertu de cette convention.

Le but de ce bill est de nous donner une loi de mise en œuvre qui permette au Canada de ratifier la convention. Si nous modifions la convention elle-même, nous n'en respecterions pas les termes.

**Le sénateur Marchand:** Le simple fait que nous ratifions une convention internationale ne signifie pas que la loi adoptée relativement à cette convention reflète exactement cette dernière. De nombreuses conventions, évidemment, portent sur des sujets qui relèvent de la compétence provinciale. Le fait de signer une convention internationale ne signifie pas que nous devons nécessairement adopter une loi pour la mettre en œuvre dans son ensemble. Évidemment, nous pouvons être accusés de ne pas mettre en œuvre la convention telle que ratifiée.

**Le président:** Avez-vous une observation à faire à ce sujet, monsieur Rose?

**M. Rose:** Il est sans doute vrai, monsieur le président, que la loi nationale peut déborder le cadre de la convention. Toutefois, du moment que la loi contredit la convention, nous nous trouvons à renier la convention elle-même.

**Le président:** Monsieur du Plessis, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. R. L. du Plessis, C.R., greffier en loi et Conseiller parlementaire:** Je voudrais simplement dire, monsieur le président, que le but du bill n'est pas de valider mais bien de mettre en œuvre la convention qui a été signée. S'il y a une modification à apporter à la formulation, nous devons nous veiller à ne pas modifier l'intention du bill, dont le but principal est d'adopter un règlement de mise en vigueur des dispositions de la convention.

**Le sénateur Marchand:** Tandis que nous sommes sur ce sujet, monsieur du Plessis, l'article 1 se lit comme suit:

This Act may be cited as the *Safe Containers Convention Act*.

## [Text]

And in French it is:

*Loi d'application de la Convention sur la sécurité des conteneurs.*

Ce n'est pas une traduction exacte.

**Me du Plessis:** Non.

**Le sénateur Marchand:** C'est parce que, en anglais, on ne dit pas que c'est en vue d'application. Ce l'est dans le titre. And the title reads:

An Act to implement the International Convention for Safe Containers.

That is the first sentence in the bill.

The French translation is quite accurate. It reads:

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

Mais je ne comprends pas parce que, dans l'article 1, on a le "short title". This is what we call the short title, and the short title is not the same in English as it is in French.

**Me du Plessis:** Il est possible qu'il y avait des problèmes de traduction. Peut-être que c'était impossible de le traduire exactement.

**Le sénateur Marchand:** Eh bien, cela a une implication juridique, je pense.

**Me du Plessis:** Oui, c'est possible.

**Le sénateur Marchand:** Il y a une implication juridique parce qu'on est dans le texte de la loi, là.

**Me du Plessis:** Oui.

**Le sénateur Marchand:** En tous cas, c'est une mauvaise traduction.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, I note that the convention in question is contained in the schedule appended to the bill. However, the signatories to this convention are not set out. I should like to know the number of countries that have signed the convention, and which countries those are.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, a total of 23 countries have ratified the convention, and those are: the United States, the United Kingdom, France, the Federal Republic of Germany, all of the Soviet Socialist States, New Zealand, India, Liberia, Japan Saudi Arabia, the Republic of Korea, the Bahamas, Denmark, the Yemen Arab Republic, Argentina and Italy.

I have a list of the signatories here and this could be circulated.

**Senator McElman:** Is either Greece or Panama included in that list?

**Mr. Rose:** No, they are not.

**Senator McElman:** Apart from Liberia, Greece and Panama are the two principal nations of international registration for ships.

**The Chairman:** With reference to the point raised by Senator Denis, I think it would be relevant to turn to page 8 of the convention, Article III, which contains three sections. Section I reads:

## [Traduction]

Et en français c'est:

Loi d'application de la Convention sur la sécurité des conteneurs.

That is not an exact translation.

**Mr. du Plessis:** No.

**Senator Marchand:** It is because, in English, we do not say that it is for "application". That is implied in the title. Et le titre se lit comme suit:

An Act to implement the International Convention for Safe Containers.

C'est la première phrase du bill.

La traduction française est assez fidèle. Elle se lit comme suit.

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

But I do not understand because, in section 1, we have got the "short title". C'est ce que nous appelons le titre abrégé, et le titre abrégé n'est pas le même en anglais qu'en français.

**Mr. du Plessis:** And it is possible that there were translation problems. Perhaps it was impossible to translate it exactly.

**Senator Marchand:** Well, it has a legal implication, I think.

**Mr. de Plessis:** Yes, it is possible.

**Senator Marchand:** There is a legal implication because we deal with the text of the Act.

**Mr. du Plessis:** Yes.

**Senator Marchand:** Anyway, it is a bad translation.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le Président, je remarque que la Convention en question figure en annexe du bill. Toutefois, les pays signataires n'y sont pas indiqués. J'aimerais savoir combien de pays ont signé cette convention et lesquels.

**M. Rose:** Monsieur le Président, un total de 23 pays ont ratifié la Convention, et les voici: Les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, la République fédérale d'Allemagne, toutes les Républiques socialistes soviétiques, la Nouvelle-Zélande, l'Inde, le Libéria, le Japon, l'Arabie saoudite, la République de Corée, les Bahamas, le Danemark, la République arabe du Yémen, l'Argentine, et l'Italie.

J'ai ici la liste des pays signataires, je peux la faire circuler.

**Le sénateur McElman:** La Grèce ou Panama sont-ils sur cette liste?

**M. Rose:** Non, ils n'en font pas partie.

**Le sénateur McElman:** À part le Libéria, la Grèce et Panama sont les deux principaux pays d'immatriculation des navires.

**Le président:** Au sujet du point soulevé par le sénateur Denis, il faudrait, je crois, voir à la page 8 de cette Convention, l'Article III, qui comprend trois paragraphes. Le paragraphe 1 se lit comme suit:

## [Text]

The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.

## Section 2 reads:

Every new container shall be approved in accordance with the provisions either for type-testing or for individual testing as contained in Annex I.

## And section 3:

Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in Annex I within 5 years from the date of entry into force of the present Convention.

Mr. Rose, is Article III the operative portion of the whole convention?

**Mr. Rose:** Article III is operative in the sense of gaining approval of design types of containers. However, this is not relevant to the inspection process by government officials.

**The Chairman:** Perhaps you would say what is relevant to the inspection process by government officials.

**Mr. Rose:** Yes, Mr. Chairman. Article VI.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, getting back to the suggestion made by Senator Haidasz, if my memory serves me well, witnesses from the Canadian Transport Commission told us the other day that this matter of 100 person-years is only a proposal at this stage, and that the Transport Commission had made representations to the Treasury Board to reduce the proposal.

The motion by Senator Haidasz is asking the Treasury Board to review the matter. I do not think that it is a decision as yet. It is a proposal which is being considered by the Treasury Board, and representation against it has been made by the Canadian Transport Commission. If we adopt this motion, we should review the wording of it.

**The Chairman:** Certainly my recollection is approximately the same as the honourable senator's in that respect. We can readily look up the proceedings of our last meeting. Perhaps Mr. Rose knows something about that.

**Mr. Rose:** Mr. Chairman, I was not present at the last meeting. I do not know anything about the overall resources of the CTC, which I believe is the question you are addressing. My particular knowledge pertains to the convention itself and its application, and also the bill under consideration.

**The Chairman:** On pages 20 and 21 of Issue No. 3, the proceedings of the last meeting of the committee, Mr. Hanley, one of the witnesses from the Canadian Transport Commission, said, in reply to a question by Senator Haidasz:

**SENATOR HAIDASZ:** You will be going back to Treasury Board asking for sufficient resources to properly carry out your duties?

**MR. HANLEY:** That is right. In fact, we have two submissions before Treasury Board which are to be dealt with next Thursday, and there is a further one in prepara-

## [Traduction]

La présente Convention s'applique aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

Le paragraphe 2 se lit comme suit:

Tout conteneur neuf doit être agréé conformément aux dispositions de l'Annexe I applicables aux essais d'agrément d'articles ou aux essais d'agrément individuel.

Et le paragraphe 3:

Tout conteneur existant doit être agréé conformément aux dispositions pertinentes régissant l'agrément des conteneurs existants énoncées dans l'annexe I, dans les 5 ans qui suivent la date d'entrée en vigueur de celle-ci.

Monsieur Rose, est-ce que l'Article III est la partie qui vise l'application de l'ensemble de la Convention?

**M. Rose:** L'Article III vise l'application dans le sens de l'obtention de l'agrément des divers types de conteneurs. Mais cela ne se rattache pas à l'inspection faite par les fonctionnaires du gouvernement.

**Le président:** Pourriez-vous nous dire qu'est-ce qui s'y rattache?

**M. Rose:** Oui, Monsieur le président. L'article VI.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, pour en revenir à l'allusion du sénateur Haidasz, si j'ai bonne mémoire, des témoins de la Commission canadienne des transports nous ont dit, l'autre jour, que cette question des 100 années-personnes n'était à ce stade qu'une proposition, et que la Commission avait fait des démarches auprès du Conseil du Trésor pour réduire ce nombre.

La motion du sénateur Haidasz demande au Conseil du Trésor d'étudier la question. Je ne pense pas qu'on ait déjà pris une décision à cet égard. C'est une proposition qu'examine le Conseil du Trésor au sujet de laquelle la Commission canadienne des Transports a recommandé une diminution. Si nous adoptions cette motion, nous devrions en réviser la formulation.

**Le président:** Je me rappelle à ce sujet à peu près la même chose que l'honorable sénateur. Nous pouvons facilement examiner le compte rendu de notre dernière séance. M. Rose sait peut-être quelque chose à cet égard.

**M. Rose:** Monsieur le président, je n'ai pas assisté à la dernière séance. Je ne sais rien des ressources globales de la C.C.T.; c'est, je crois, la question que vous soulevez. Ce que je connais, c'est la convention même et son application, ainsi que le projet de loi à l'étude.

**Le président:** Aux pages 20 et 21 du fascicule n° 3, délibérations de la dernière séance du Comité, M. Hanley, l'un des témoins de la Commission canadienne des Transports a dit, en réponse à une question du sénateur Haidasz:

**LE SÉNATEUR HAIDASZ:** Vous allez retourner voir le Conseil du Trésor pour lui demander suffisamment d'effectifs pour exécuter correctement vos fonctions?

**M. HANLEY:** C'est exact. En fait, nous avons déjà soumis deux mémoires au Conseil du Trésor qui devraient être étudiés jeudi prochain et nous en avons un troisième

[Text]

tion. We are holding discussions with Treasury Board officials to determine the extent to which we can increase the manpower on the Safety and Standards side of the commission's duties.

The "next Thursday" referred to by Mr. Hanley, I presume, would be December 6, a week ago today.

**Senator Denis:** So this recommendation would be superfluous.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, perhaps I might make a comment. We are dealing with a bill to implement the International Convention of Safe Containers. Under its terms of reference, it is the committee's responsibility to deal with this bill.

With all due respect to Senator Haidasz, this motion has to do with an altogether different topic. I believe that Senator Roblin's recommendation was correct. The point pertaining to the safety of passengers is quite a different matter, and the proper procedure would be to have a Notice of Inquiry in the Senate which could be debated. It is entirely another matter.

**Senator Haidasz:** Mr. Chairman, I do not dispute the points made by Senator Roblin and Senator Marshall, but I should like to put a question to the committee: How can the Government of Canada and its agencies implement this international convention if the Canadian Transport Commission, as it has stated, cannot properly carry out its mandate of inspection of the railways upon which these containers will be transported from one end of the country to the other?

Statements were made this morning by Mr. du Plessis and others, including the witness, that the bill is to implement an international convention; but I just cannot see how we can implement this in view of the present state of affairs, namely, the inadequacy of inspection regarding the safe transportation of these containers. If that is the crux of the bill—to implement an international convention—we cannot implement it, because the Canadian Transport Commission does not have sufficient inspectors to adequately and properly inspect the railway systems upon which the containers will be transported.

**The Chairman:** Yes, but I do not think the bill deals with railway systems.

**Senator Denis:** Mr. Chairman, the recommendation is only a recommendation. It does not oblige the CNR or the CPR to transport in such-and-such a way. If it were the law, an act, then the Transport Commission would be obliged to abide by the law, but this is only a recommendation. How many times do we make recommendations and they are not followed? We have been told that they will look after the safety aspect. This is merely another recommendation.

Personally, I will not vote for the recommendation attached to a bill. I have never seen it done before. We amend a bill, but we do not add an appendix, schedule, or recommendation.

[Traduction]

en cours. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les représentants du Conseil du Trésor pour déterminer la mesure dans laquelle nous pouvons augmenter nos effectifs de main-d'œuvre dans le secteur de la sécurité et des normes relevant de notre Commission.

Le «jeudi prochain» dont parle M. Hanley serait, je présume, le 6 décembre soit il y a une semaine.

**Le sénateur Denis:** Cette recommandation serait donc superflue.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'aimerais faire une observation. Nous examinons un projet de loi visant la mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Aux termes de son mandat, le Comité est responsable de l'étude de ce projet de loi.

Avec tout le respect que je dois au sénateur Haidasz, sa motion concerne une question tout à fait différente. Je crois que la recommandation du sénateur Roblin était juste. La sécurité des passagers est une chose tout à fait différente et la meilleure façon de procéder à ce moment-ci serait de déposer un avis d'interpellation qui pourrait être débattu au Sénat. C'est là tout à fait une autre question.

**Le sénateur Haidasz:** Monsieur le président, je ne mets pas en doute les questions soulevées par les sénateurs Roblin et Marshall, mais j'aimerais demander au Comité comment le gouvernement du Canada et ses organismes appliqueront cette convention internationale si la Commission canadienne des transports, comme on l'a dit, ne peut adéquatement réaliser son mandat de vérification des chemins de fer sur lesquels ces conteneurs seront transportés d'un bout à l'autre du pays?

Des déclarations ont été faites ce matin par M. du Plessis et d'autres personnes, y compris le témoin, notamment que le projet de loi stipulerait l'application d'une convention internationale; mais je ne peux tout simplement pas voir comment nous pouvons appliquer cette convention compte tenu de l'inexactitude des procédés de vérification en ce qui concerne l'aspect sécuritaire du transport de ces conteneurs. Si l'application d'une convention internationale constitue le point central du projet de loi, nous ne pouvons pas nous y soumettre parce que la Commission canadienne des transports ne dispose pas de suffisamment d'inspecteurs pour vérifier adéquatement le système ferroviaire qui assurera le transport des conteneurs.

**Le président:** Oui, mais je ne crois pas que le projet de loi concerne le réseau ferroviaire.

**Le sénateur Denis:** Monsieur le président, la recommandation n'est tout simplement qu'une recommandation. Elle n'oblige pas le CN ni le CP à faire du transport de telle et telle façon. Si le projet de loi était effectivement une loi, la Commission des transports serait alors obligée de la respecter. Mais ce n'est qu'une recommandation. Combien de fois faisons-nous des recommandations qui ne sont pas adoptées? On nous a dit qu'ils étudieraient l'aspect sécuritaire de la question. C'est tout simplement là une autre recommandation.

Personnellement, je ne voterai pas pour une recommandation jointe au projet de loi. Je n'ai jamais vu cela auparavant. Nous amendons un projet de loi, mais nous n'ajoutons pas un



## [Text]

Besides, this is our own bill. Bill S-5 is not a bill originating in the House of Commons.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, we should not lose sight of the fact that this convention relates only to containers used in international transport. The other day reference was made to the railway accident at Mississauga. Containers used between points in Canada will not come under this convention. It applies only to containers used in international transport.

**Senator Haidasz:** But a container could be put on a flatcar in Montreal to be shipped to the port of Vancouver, right across Canada, a distance of 3,000 miles.

**Senator Langlois:** I was merely saying that we seem to be under the impression that all containers transported by the CNR and CPR will come under this convention, which is not correct.

**Senator Haidasz:** I agree; but that was not my point. The crux of the problem this morning is whether we should have a ruling from competent authorities in the Committees Branch as to whether we can attach a recommendation to our report following study of the bill.

**Senator Marshall:** I agree with the point you made, Mr. Chairman, that the motion of Senator Haidasz could be better dealt with under the transportation of hazardous products. I believe that would get at the crux of what we are trying to overcome.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, we have to be clear about what our function in the committee is. It seems to me our function is to deal with the bills or other matters that are specifically referred to us, and that means that we should deal with the substance of the bill that is before us. We are legislators, so we deal with this piece of legislation. If we see fit to amend it, we have the power to do so, although, from what I have heard from Mr. Rose, I think it would probably be undesirable for us to do so in view of the complexity of the international relationship of this bill. But when it comes to deal with the further matter which is really a matter of administration, then I think we are in a different ballpark altogether.

Senator Haidasz wants to talk about administration, not about the legislation that is involved here. If you were to consider the matter of administration, it would have to be limited, I suggest, to this bill. My information is that the amount of man-hours required to perform the inspection function under this bill is very small. It would certainly be an insignificant factor weighing in the balance with respect to the 100 people that Senator Haidasz has been talking about.

I would submit, however, that it is really not the business of this committee, in considering the matter that is before us now, to deal with this administrative dispute, because if we want to get into the matter further, I am prepared to demonstrate that the evidence presented to us the other day is perhaps not the whole story. There is other information that

## [Traduction]

appendice, une annexe, ni une recommandation. D'ailleurs, c'est un projet de loi que nous avons proposé et qui ne vient pas de la Chambre des communes.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, nous ne devons pas perdre de vue le fait que cette convention ne concerne que les conteneurs utilisés dans le transport international. L'autre jour, on a parlé de l'accident qui s'est produit à Mississauga. Les conteneurs utilisés entre les divers points au Canada ne seront pas soumis à cette convention qui ne concerne que les conteneurs utilisés dans le transport international.

**Le sénateur Haidasz:** Mais un conteneur peut être placé sur un wagon plat porte-remorques à Montréal et expédié au port de Vancouver, à travers tout le Canada, soit sur une distance de 3000 milles.

**Le sénateur Langlois:** Je disais simplement qu'on a probablement l'impression que tous les conteneurs transportés par le CN et le CP vont être soumis à cette convention, ce qui n'est pas le cas.

**Le sénateur Haidasz:** Je suis d'accord, mais il ne s'agit pas du point que je voulais soulever. Le nœud de la question ce matin, c'est de savoir si nous devrions obtenir une décision de la Direction des comités afin de pouvoir joindre une recommandation à notre rapport après avoir étudié le projet de loi.

**Le sénateur Marshall:** Je suis d'accord avec le point que vous avez soulevé, monsieur le président: la motion du sénateur Haidasz pourrait être étudiée lorsque nous parlerons du transport des produits dangereux. Je crois que cela nous mènerait à la vraie difficulté que nous essayons de surmonter.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, nous devons définir très clairement le rôle de notre comité. Il me semble que nous sommes chargés d'étudier des projets de loi ou d'autres questions qui nous sont précisément renvoyés; nous devrions donc étudier le fond du projet de loi que nous avons sous les yeux. C'est à titre de législateurs que nous pouvons étudier cette mesure législative. Si nous estimons qu'il est préférable d'y apporter des modifications nous avons le pouvoir de le faire, bien que d'après ce qu'a dit M. Rose, il soit probablement très inopportun que nous le fassions en raison de la complexité de caractère international de ce projet de loi. Mais dans le cas de l'autre point, alors qu'il s'agit vraiment d'une question d'administration, je crois que nous nous retrouvons dans une toute autre situation.

Le sénateur Haidasz veut parler de l'administration et non de la loi en cause ici. S'il fallait étudier la question de l'administration, il faudrait se limiter, je suppose, à ce projet de loi. On m'a dit que le nombre d'heures-personnes essentielles à ce genre d'inspection aux termes du projet de loi est très minime. Cela constituerait certes un facteur peu important en ce qui a trait aux 100 personnes dont a parlé le sénateur Haidasz.

Je serais toutefois d'avis qu'il ne revient pas vraiment à ce comité, compte tenu de la question que nous étudions maintenant, de s'occuper de cette dispute administrative parce que si nous voulons pousser les choses plus loin, je suis disposé à démontrer que les témoignages qui nous ont été donnés l'autre jour ne lèvent peut-être pas tout le voile sur cette histoire. Il

*[Text]*

we might well consider. But we are not here at the moment, with the reference before us, to consider the administration of the department and how it is being carried out, and the number of people that are to be associated with it.

I would submit, sir, that to accept the motion would be to broaden substantially our activity beyond our proper terms of reference and, in fact, I would urge you to consider whether or not it is indeed admissible. My opinion is that it is not.

Now, having said all that, I by no means wish to fudge the issue, because if there is a question of safety involved, then every senator has an interest in that, whether or not it comes within the purview of this committee at this particular moment. I suggest that if we decide not to deal with this amendment at the moment, that is by no means to be taken as an indication that we senators are not interested in safety, because indeed we are. What it does say, however, is that if we wish to raise this question of safety, then it should be done in another fashion, and we discussed that on a previous occasion and, indeed, this morning.

I would suggest to Senator Haidasz that he has the perfect right, and perhaps from his point of view the obligation, to raise the matter in another way, if we decide that it is not proper to raise it here. If we do so, then of course we must take into account that we had better hear all the evidence there is to hear. By no means have we heard it all from the representatives of the Canadian Transport Commission who appeared before us the other day.

Of course, subsidiary points might be made to the effect that this particular motion is unnecessary because the issue is not settled yet. It is before Treasury Board, but much more important than that for those who are interested in safety is the knowledge that there is a special committee established to consider not just this particular safety aspect but all aspects of safety under the Canadian Transport Commission's jurisdiction.

As a result of the Mississauga incident we know that a special commission is being set up with very wide terms of reference that will review not only the Canadian Transport Commission's safety record, or their safety function, but, indeed, that of the railways and everybody else concerned in the matter.

So it seems to me that if we are concerned about safety, certainly we should pay some attention to the fact that a special commission has been set up to go into the whole question. Then one might therefore ask what is the need for us to take further action at the moment, because all we are going to say is "Go to it, boys," or "We congratulate you," or "Get on with the job," or whatever, because we know that they are on the job.

So my submission to you, sir, would be to ask you to rule on the admissibility of this motion that we have before us, and if you decide that it is not admissible, then any senator has the other recourse that we have mentioned, or perhaps our consciences could be well satisfied with the knowledge that the special commission is at work to improve safety, which is

*[Traduction]*

existe d'autres données qu'il vaudrait peut-être la peine d'étudier. Mais nous ne sommes pas ici pour étudier l'administration du ministère, la façon dont ce dernier s'acquitte de sa tâche à cet égard ainsi que le nombre de personnes qui doivent y être associées.

Je serais d'avis, monsieur, que le fait d'accepter la résolution élargirait de façon sensible notre activité, nous ferait déborder de notre mandat et, de fait, je vous presserais de décider si cela est de fait admissible ou non. Je suis d'avis que non.

Maintenant, sur ces mots, je ne veux en aucune façon bousiller la question, parce que si la sécurité est vraiment en cause, tous les sénateurs ont alors un certain intérêt dans cette affaire, que cela relève ou non de la compétence de ce comité à ce moment particulier. Si nous décidons de ne pas traiter cette modification maintenant, cela ne doit pas être interprété comme un désintéressement, de la part des sénateurs, à la question de la sécurité. Cela veut dire tout simplement que si nous désirons soulever cette question, nous devrions le faire autrement et nous en avons discuté à une autre reprise, en fait ce matin.

Je voudrais dire au sénateur Haidasz qu'il a tout à fait le droit et même, peut-être d'après lui, l'obligation de soulever la question d'une autre manière, si nous décidons qu'il ne convient pas de la soulever ici. Auquel cas il vaut mieux entendre tous les témoignages qu'il y a à entendre. En effet, les témoignages de la Commission canadienne des Transports qui a comparu ici l'autre jour sont loin d'épuiser le sujet.

Bien entendu, quelqu'un peut bien dire que cette motion est inutile, étant donné que la question n'a pas encore été réglée. Toutefois, elle a été soumise au Conseil du Trésor et, ce qui est encore plus important aux yeux de ceux qui s'intéressent à la sécurité, c'est de savoir qu'un Comité spécial a été créé pour considérer non seulement cet aspect en particulier de la sécurité, mais également tous les autres qui relèvent de la Commission canadienne des Transports.

Nous savons qu'à la suite de l'accident survenu à Mississauga, on est entrain de créer une commission spéciale qui aura un vaste mandat lui permettant d'examiner non seulement les réalisations de la Commission canadienne des Transports en matière de sécurité, ou ses fonctions en la matière, mais encore celles des compagnies de chemins de fer et de tout autre organe concerné.

Il me semble donc que, si nous nous préoccupons de sécurité, nous ne devons pas perdre de vue qu'une commission spéciale a été créée pour étudier toute la question. On est alors en droit de se demander si il est nécessaire que nous prenions des mesures pour le moment, car tout ce que nous pouvons dire, ce sera: «Allez-y les gars» ou «Nous vous félicitons» ou encore «Continuez le travail» étant donné que nous savons qu'ils sont déjà attelés à la tâche.

Je vous demande donc, monsieur, de prendre une décision sur l'admissibilité de cette motion dont le Comité a été saisi. Si vous décidez qu'elle n'est pas admissible, les sénateurs pourront toujours recourir à l'autre moyen dont nous avons parlé et, de toute façon, je pense que nos consciences peuvent être apaisées par le simple fait de savoir qu'une commission spé-

[Text]

actually what we are after. There is nothing we need do in this respect at this moment. If, on the other hand, you decide that the motion is in order and the committee decides to consider it further, then we may have some further things to say about the whole question of safety and the particular issue that was raised by the Canadian Transport Commission.

**The Chairman:** Thank you, Senator Roblin. I take it that you are raising the question of whether the motion is one which it would be in order to consider at this stage, I think Senator Denis raised the same point, so I have no doubt that I am obligated to make a ruling, which then, of course, is subject to appeal to the committee. I will proceed to do that in a moment, but I see that Senator Rowe would like to have the floor.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, do I understand correctly that implicit in Senator Haidasz's motion is the fear that we might well adopt the Convention only to find that we do not have the machinery to live up to the moral and legal obligations inherent in its adoption?

**Senator Haidasz:** If I may answer Senator Rowe, Mr. Chairman, it is this fear, prompted by the evidence from the committee and other statements in the press about transportation safety rules, that prompted me to come up with such a recommendation. But I agree with Senator Roblin that we must rule whether this exercise of ours—or of mine in particular—is admissible. We, of course, have the ruling by the Speaker of the Senate on the matter of attaching recommendations to bills, and I would like to hear what Mr. du Plessis has to say about what the Speaker said so that today and in the future we might be clear on how to proceed.

**The Chairman:** I will call upon Mr. du Plessis in a moment, but—

**Senator Molgat:** Are you ruling now?

**The Chairman:** No, I am not. A couple of senators have indicated that they wish to speak. Before they do so, I just wish to say that the right of the committee to add some sort of recommendation to its report, whether it reports the bill favourably with or without amendment, is something that I have asked Mr. du Plessis to look into. In a moment I will say what I think he found and then ask him to deal with that.

I think there is a matter which I have to deal with first, and that is whether this motion itself is relevant to the subject matter of the bill. I am not ruling on whether or not the committee has the right to add relevant recommendations or consider relevant motions. As I understand it, the question before me now is of much narrower scope: namely, whether the motion that you have placed before the meeting is in order. In ruling on that I have to look at Article III of the Convention, which can be found on page 8 of the bill and schedules. It says:

[Traduction]

ciale a été créée pour promouvoir la sécurité du transport, ce que nous voulons en fait. Nous n'avons pas besoin d'intervenir à ce sujet pour le moment. Si, par contre, vous décidez que la motion est en règle et que le Comité décide de l'étudier d'une manière plus approfondie, nous aurons peut-être alors, dans ce cas, d'autres éléments à ajouter sur toute la question de la sécurité et notamment sur la question soulevée par la Commission canadienne des Transports.

**Le président:** Merci, sénateur Roblin. Si je comprends bien, vous aimeriez savoir s'il conviendrait d'examiner cette motion maintenant—et je pense que le sénateur Denis a soulevé le même point—je me vois donc obligé de prendre une décision qui ensuite, bien entendu, peut faire l'objet d'un appel au Comité. Je vais donc m'en occuper dans un moment, car je vois que le sénateur Rowe voudrait prendre la parole.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, ai-je raison de croire que le sénateur Haidasz craint, qu'en adoptant cette convention, nous ne fassions que constater que nous n'avons pas les mécanismes voulus pour répondre aux obligations tant morales que légales qu'implique cette adoption?

**Le sénateur Haidasz:** Permettez-moi de répondre au sénateur Rowe, monsieur le président. C'est la crainte, suscitée par les témoignages du Comité et d'autres déclarations de la presse au sujet des règles de sécurité en matière de transport qui m'ont amené à présenter cette recommandation. Mais je conviens avec le sénateur Roblin que nous devons décider si cette initiative de notre part—et de la mienne en particulier—est admissible. Nous avons bien entendu obtenu la décision du président du Sénat sur l'opportunité de joindre les recommandations aux projets de loi, et j'aimerais connaître les impressions de M. du Plessis sur ce qu'a dit le Président, de sorte qu'à partir d'aujourd'hui nous sachions exactement comment procéder.

**Le président:** Je céderai la parole à M. du Plessis dans un moment, mais . . .

**Le sénateur Molgat:** Allez-vous rendre une décision maintenant?

**Le président:** Non. Deux sénateurs ont manifesté le désir de prendre la parole. Mais avant de la leur céder, je désire simplement dire que j'ai demandé à M. du Plessis de vérifier si le Comité a le droit d'ajouter une sorte de recommandation en rapportant le bill, qu'il le rapporte favorablement avec ou sans amendement. Dans un instant, je vous dirai ce qu'à mon avis il a trouvé et je lui demanderai d'en parler.

Toutefois, il y a une question que je dois d'abord régler: il faut déterminer si cette motion elle-même se rattache à l'objet du bill. Il ne s'agit pas d'une décision pour déterminer si le Comité a le droit d'ajouter des recommandations pertinentes ou d'étudier des motions pertinentes. Il me semble que la question qui m'a été posée est beaucoup plus limitée, car il s'agit plutôt de déterminer si la motion que vous avez déposée avant la réunion est conforme au Règlement. Pour prendre une telle décision, je dois examiner l'Article III de la Convention, qui figure à la page 8 du bill et des annexes. Le voici:

## [Text]

1. The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.

It does not appear to deal with the matter of railway safety or any matter relating to transportation means, but only as to whether or not the container itself is safe or at least conforms to the requirements of the Convention.

I think I am also obliged to look at certain provisions of Bill S-5. The long title is "An Act to implement the International Convention for Safe Containers", and if the International Convention for Safe Containers deals only with the safety of the containers themselves, then I think that limits the scope of the matter which has been referred to us by the Senate, which was to consider and report upon Bill S-5.

I therefore conclude that since the motion deals with railway safety inspection, and the adequacy of it, the motion itself is out of order, and I accordingly rule in that fashion.

As you are well aware, Senator Haidasz, you have the right to appeal my ruling to the committee. Do you wish to do so?

**Senator Haidasz:** Well, no. I will not make any appeal against your ruling, Mr. Chairman. There are rules which have to be followed, and if my motion, as presented to you, is inadmissible, I accept your ruling.

**The Chairman:** Thank you very much. Unless some other honourable senator wishes to appeal the ruling, that would seem to dispose of the motion itself. Of course, that does not necessarily mean that there are no other matters which can properly be before us, pursuant to the direction of the Senate that we should reconsider the subject matter of the bill.

**Senator Marchand:** I am not going to make a motion, but may I ask that the French translation of clause 1 be revised, if it is possible, so that we have exactly the same text in French and English?

**Mr. du Plessis:** I will certainly be glad to take that up with the appropriate officials of the Department of Justice, but I think we have to bear in mind, in attempting to revise the translation, that the short title in English, "Safe Containers Convention Act", is a condensed form of English in which you have two nouns used as adjectives. It is not always possible to achieve this in French, so there may be difficulty there. It is not always possible to reproduce the English exactly.

**Senator Marchand:** The simple expression in French, "Loi d'application" is not French. I do not know what somebody else's idea may be, but I do not think that is French.

**The Chairman:** Yes, Senator Tremblay?

**Senator Tremblay:** I would suggest that in French it could read, "Loi sur la sécurité des conteneurs." That would be all. That is an exact translation of the English version.

**Senator Denis:** On ne parle pas de la convention.

**Senator Tremblay:** In fact it is not a translation there in French. In French I think everything would be said by putting, "Une loi sur la sécurité des conteneurs."

## [Traduction]

La présente Convention s'applique aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

Il ne semble pas qu'on y traite de sécurité des chemins de fer ou de tout autre moyen de transport, mais on cherche uniquement à s'assurer que le conteneur lui-même répond aux normes de sécurité, du moins à celles que la Convention a établies.

Je me sens également tenu d'examiner certaines dispositions du bill S-5. Le titre au long est: Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs. Si la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs ne traite précisément que de cela, je crois alors que la question qui nous a été soumise par le Sénat se trouve nettement délimitée, à s'avoir d'étudier et de rapporter le bill S-5.

Ainsi, puisque la motion porte sur l'inspection de sécurité des chemins de fer et sur son opportunité, elle est elle-même irrecevable et j'en décide ainsi.

Comme vous n'êtes pas sans le savoir, sénateur Haidasz, vous avez le droit d'en appeler de ma décision au Comité. Voulez-vous le faire?

**Le sénateur Haidasz:** En bien, non. Je n'en appellerai pas de votre décision, monsieur le président. Il y a des règles à suivre, et si ma motion n'est pas présentée selon les règles, j'accepte votre décision.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. A moins qu'un autre honorable sénateur ne désire en appeler de ma décision, la question de cette motion sera réglée. Bien entendu, cela ne veut pas dire nécessairement qu'il n'y a pas d'autres questions à étudier conformément au mandat que nous a conféré le Sénat, savoir d'examiner de nouveau l'objet du projet de loi.

**Le sénateur Marchand:** Je ne présenterai pas de motion, mais je demanderai que l'on révisé si possible la traduction française de l'article 1, de sorte que nous ayons exactement le même libellé dans les deux langues.

**M. du Plessis:** Je me ferai certainement un plaisir de communiquer avec les fonctionnaires compétents du ministère de la Justice, mais je pense qu'il ne faut pas oublier, en essayant de réviser la traduction, que le titre anglais "Safe Containers Convention Act" est très condensé car il comporte deux substantifs utilisés comme adjectifs. Il n'est pas toujours possible de faire la même chose en français; de là les écarts entre les deux versions.

**Le sénateur Marchand:** L'expression «Loi d'application» n'est tout simplement pas française. Je ne sais pas ce que les autres en pensent, mais je ne crois pas que ce soit français.

**Le président:** Oui, sénateur Tremblay?

**Le sénateur Tremblay:** Je proposerais que la version française se présente comme suit: «Loi sur la sécurité des conteneurs». Ce serait tout. Et la traduction serait fidèle à l'anglais.

**Le sénateur Denis:** But, what about the convention part of it.

**Le sénateur Tremblay:** En fait, il ne s'agit pas d'une traduction en français. Tout y serait si l'on disait «Une loi sur la sécurité des conteneurs.»

[Text]

**Senator Denis:** But if you do not put "convention" in French you cannot put it in English.

**Senator Langlois:** On the other hand, we already have it in the long title:

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

**Mr. du Plessis:** From a legislative point of view, the word "convention" should really be included in both the long and the short title, because the short title is really there for convenience of reference and is usually a condensed version of the long title.

**Senator Marchand:** If you want to put it in French, why do you not use the same expression as the one used in the first paragraph:

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

Là, ce sera au moins français, peut-être plus long, mais vous aurez la Convention en plus. L'expression se trouve en haut, «la mise en œuvre de la Convention». Mais, «loi d'application», je ne le sais pas, ça me— It is not an important point. Well, it is important as far as wanting to have a good French text is concerned, but otherwise—

**Senator Molgat:** Mr. Chairman, my point relates partly to your ruling, not with the idea of appealing it, but simply to make a comment on it.

It seems to me, although my memory may be wrong in this regard, that it has been our practice in our reports to the Senate, in addition to what we say about the bill, to make such other comments as the committee deems appropriate. That is a matter for decision by the committee, and I repeat that though I may be wrong, it seems to me that that has been the practice in the past. I would hope that your ruling this morning would not in any way affect that leeway which we have had previously.

**The Chairman:** No. I think that is a fair comment. I has asked that a search be made for precedents in that regard, and Mr. du Plessis has furnished me with one or two, which I will mention. He may also be aware of others.

I had in mind, particularly, Senator McElman's comment at the last meeting, in which he said that there was precedent for such things. I am glad to find that he was correct. One of these is to be found in the *Minutes of the Proceedings of the Senate* for March 7, 1979, at page 322, where the following motion is recorded as having been made by Senator Langlois:

That the Message to the House of Commons on the Bill C-2, intituled: "An Act to amend the Health Resources Fund Act", contain the recommendation which appeared in the Report of the Standing Senate Committee on Health, Welfare and Science, as follows:—

"However, the Senate standing committee to which the Bill was referred is concerned about the effect Bill C-2 would have on certain projects that were in progress on November 4, 1978. This is the date set out in the Bill after which the Minister would no longer be able to

[Traduction]

**Le sénateur Denis:** Mais si vous ne mettez pas le mot «convention» en français, il ne faut pas le mettre en anglais.

**Le sénateur Langlois:** Par ailleurs, nous l'avons déjà dans le titre intégral:

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

**M. du Plessis:** Du point de vue législatif, le mot «convention» devrait effectivement paraître dans le titre intégral comme dans le titre abrégé, parce que ce dernier n'est là que pour faciliter les renvois et il consiste habituellement en une version condensée du titre au long.

**Le sénateur Marchand:** Si vous voulez l'avoir en français, pourquoi ne pas utiliser la même expression que dans le premier paragraphe:

Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

That, at least, would be French, maybe a bit longer than the original, but the word "convention" would be in. The right expression is above, «la mise en œuvre de la Convention». But, to me, «loi d'application», hdl do not know . . . Il ne s'agit pas d'un point important. Enfin, c'est important dans la mesure où l'on veut avoir un texte bien écrit en français, mais autrement . . .

**Le sénateur Molgat:** Monsieur le président, ma question se rapporte en partie à votre décision. Je ne veux pas en appeler, mais seulement faire une observation à son sujet.

A mon avis, bien que ma mémoire puisse me faire défaut, dans les rapports présentés au Sénat, nous avons toujours inséré, outre l'exposé de notre opinion sur le projet de loi, en cause tout autre commentaire que le Comité juge pertinent. Cette décision revient au Comité, et je répète qu'à mon sens, bien que je sois peut-être dans l'erreur, nous avons toujours procédé de cette façon par le passé. J'espère que votre décision de ce matin ne rétrécira pas cette marge de manœuvre que nous avons déjà eu.

**Le président:** Non. Cette observation est juste. J'ai demandé que l'on tente de découvrir des précédents à ce sujet, et M. du Plessis en a trouvé un ou deux, dont je vous parlerai. Il en a peut-être trouvé d'autres.

Je pensais surtout à l'observation faite par le sénateur McElman lors de la dernière réunion. Il a déclaré qu'il y avait des précédents en ce domaine. Je suis heureux de constater qu'il avait raison. On trouvera l'un de ces précédents à la page 322 des Procès-verbaux du Sénat du 7 mars 1979. Le sénateur Langlois a présenté la motion suivante:

Que le message transmis à la Chambre des communes avec le Bill C-2 intitulé: «Loi modifiant la loi sur la Caisse d'aide à la santé», contienne la recommandation apparaissant au rapport du Comité sénatorial permanent de la santé, du bien-être et des sciences, dont le texte suit:

«Le Comité permanent du Sénat auquel le bill a été déferé s'inquiète toutefois des répercussions que pourrait avoir le bill C-2, sur certains projets en cours au 4 novembre 1978. Il s'agit en effet de la date prévue dans le projet de loi après laquelle le ministre ne serait plus

[Text]

authorize payments under the Health Resources Fund Act to the government of a province in respect of a health training facility as defined in that Act.

The committee is concerned that these projects will not qualify for assistance under the Act merely because the particular applications in respect of these projects were not received by the Minister prior to November 4, 1978.

The committee, therefore, recommends that the Government consider alternative methods of providing financial assistance in respect of any such project that, but for the cut-off date set out in the Bill, would have qualified for a contribution under the Act."

After debate, and—

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

That is a clear precedent. It sets out what the recommendation of the committee was, and then directs that this recommendation be appended to the message. There are other precedents of a like nature, but I think this clearly supports what Senator McElman and Senator Molgat have said.

If this committee therefore decides to make a recommendation or comment along with its report to the Senate, it seems clear that it has the right to do so. The only effect of my ruling is that this particular motion would not be in order, though I certainly, in view of these precedents, could not rule that there is no power in the committee to make recommendations which are relevant.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, I just have a brief comment in regard to the statement made by my good friend Senator Marchand. He and I have disagreed so many times over so many years, but on this occasion I am completely and solidly with him. I think it is a very important point, as Senators Denis, Tremblay and Langlois have said, and I think it should be corrected in the best possible way. Regrettably, I am not bilingual and I cannot give you very much help.

**Senator Marchand:** I am not trying to correct the English; I am just trying to correct the French.

**The Chairman:** I suppose Senator Muir might be competent to recommend the Gaelic version.

**Senator Muir:** Yes, but only with some bad words I could not use!

**Senator McElman:** I understood that you were not giving a ruling and that Senator Molgat and I would have an opportunity to speak before you did. However, I hasten to say that I am not questioning your ruling. I simply wanted to comment that my intervention at the last meeting of the committee was to ensure that Senator Haidasz would have an opportunity to express his views and propose the recommendation that he then had in mind.

[Traduction]

habilité à autoriser le versement de paiements, aux termes de la *Loi sur la Caisse d'aide à la santé*, à un gouvernement provincial quelconque à l'égard des frais encourus pour une école de formation du personnel sanitaire telle que définie dans ladite loi.

Votre Comité se préoccupe surtout du fait que ces projets ne sont pas admissibles à l'aide prévue dans cette loi, seulement parce que le ministre n'a pas reçu les demandes les concernant avant le 4 novembre 1978.

Par conséquent, votre Comité recommande que le gouvernement considère l'opportunité d'adopter des méthodes de rechange pour fournir une aide financière à tout projet de cette nature qui aurait été admissible à une subvention au terme de cette loi, n'était la date d'échéance prévue dans le projet de loi.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il s'agit d'un précédent clair. Il présente la recommandation du Comité et prescrit ensuite que cette recommandation soit annexée au message. Il existe d'autres précédents semblables, mais je crois que celui-ci appuie clairement les déclarations des sénateurs McElman et Molgat.

Donc, si le Comité décide de présenter une recommandation ou une observation en même temps que son rapport au Sénat, c'est son droit. Tout ce que ma décision établit, c'est que cette motion précise serait irrecevable, bien qu'en tenant compte de ces précédents, je ne pourrais sûrement pas décider qu'un comité n'est pas autorisé à faire des recommandations pertinentes.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le président, j'aurais une très brève remarque à propos de ce que dit mon cher ami, le sénateur Marchand. Nous avons souvent eu depuis bien des années des avis divergents, mais cette fois-ci, je suis entièrement d'accord avec lui. Comme l'ont dit les sénateurs Denis, Tremblay et Langlois, c'est un problème très important, et je pense qu'il faudrait le résoudre le mieux possible. Malheureusement, je ne suis pas bilingue et je ne peux donc vous être très utile.

**Le sénateur Marchand:** Je n'essaie pas de corriger l'anglais, mais simplement le français.

**Le président:** Le sénateur Muir pourrait sans doute nous proposer une version en gaélique.

**Le sénateur Muir:** Oui, seulement avec quelques gros mots que je ne pourrais pas utiliser!

**Le sénateur McElman:** J'avais cru comprendre que vous n'étiez pas en train de rendre votre décision et que le sénateur Molgat et moi-même aurions la possibilité de parler avant vous. Cependant, je me hâte d'ajouter que je ne conteste nullement votre décision; je voulais simplement dire que mon intervention à la dernière réunion du Comité avait pour objet de demander que le sénateur Haidasz ait la possibilité de présenter son point de vue et de proposer la recommandation qu'il avait alors à l'esprit.

[Text]

It appeared to me at that time that he was not given that opportunity but that there was precedent for the making of such a recommendation. I had doubts in my mind as to the advice he then received that he could do this on third reading, but I knew he could do it in committee. However, that had to do strictly with the precedents we have set on other committees and I believe, in the not too distant past, actually in this committee. I have in mind not only the Health, Welfare and Science Committee reference which you made, but the many occasions on which the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce has attached recommendations to its reports to the Senate which, I think, have been adopted without exception. Therefore, there are many precedents.

Again, let me say that I do not question the ruling of the Chair; I believe it is quite proper. I agree with Senator Roblin that here we are moving from the subject matter of this bill to a matter which is strictly related to administration. I think that is a serious ground which we should ponder very carefully before we establish any precedent that will be followed in the future.

Since Senator Haidasz has access to other procedures, and since there is one bill which I assume will come before us shortly, this will give full opportunity for discussion of the very legitimate concern he has and which I share.

I think the ruling made is the appropriate one, but I am sorry I could not have made these comments before your ruling. That was my purpose in the comments I made at the last committee meeting.

**The Chairman:** Thank you, Senator McElman. Is there any further discussion?

**Senator Marchand:** I should just like to try to solve these small translation problems. I do not see why you have to insert the word "convention" in the English title. "Convention" is defined in clause 2, where it says:

"Convention" means the International Convention for Safe Containers set out in the schedule;

I do not see why we have to refer to it because this is not a convention, as such; it is the implementation of the convention. Therefore, if you drop the word "convention" you would have the title proposed by Senator Tremblay and we would have two short titles which would be exactly the same.

**Senator Tremblay:** Perhaps the word "convention" has to be included because it is the subject of the bill, but in that event there would not be a short title in the French translation.

**Mr. du Plessis:** There would only be one word missing.

**Senator Tremblay:** The shortest version I could think of would be, "Loi relative à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs." We would have dropped just two words.

**Senator Marchand:** I doubt whether the word "convention" is necessary because the purpose of the act is the implementa-

[Traduction]

J'avais alors le sentiment qu'on ne lui avait pas accordé cette possibilité, mais qu'il y avait des précédents justifiant la présentation d'une telle recommandation. Je n'étais pas convaincu de la validité de l'argument qu'on lui avait alors donné selon lequel, il pourrait présenter sa recommandation en troisième lecture, mais je savais qu'il pourrait le faire en Comité. Cependant, cela rejoignait strictement les précédents que nous avons créés dans d'autres comités il n'y a pas trop longtemps, me semble-t-il, en fait dans celui-ci même. J'ai à l'esprit non seulement la remarque que vous avez faite au sujet du Comité de la santé, du bien-être et des sciences, mais aussi les nombreuses fois où le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce a joint des recommandations à son rapport au Sénat, recommandations qui ont été adoptées, je crois, sans exception. Il existe donc de nombreux précédents.

Encore une fois, je ne mets pas en question la décision du président qui me semble irréprochable. Je conviens avec le sénateur Roblin que nous nous écartons de l'objet du projet à l'étude, pour une question strictement administrative. Cela me paraît très sérieux, et il ne faudrait pas s'avancer à la légère, de crainte de créer un précédent qui sera suivi à l'avenir.

Le sénateur Haidasz a d'autres recours, et étant donné que nous serons bientôt saisi d'un certain projet de loi, nous aurons alors toute la latitude voulue pour examiner la préoccupation très légitime dont il a fait état et que je partage.

J'estime que la décision est légitime, mais je regrette de n'avoir pas pu faire ces remarques avant que vous l'ayez prise. C'était ce que je voulais dire dans les remarques que j'ai faites lors de la dernière réunion du Comité.

**Le président:** Je vous remercie, sénateur McElman. Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Marchand:** J'aimerais simplement essayer de résoudre ces petits problèmes de traduction. Je ne vois pas pourquoi vous devez insérer le terme «convention» dans le titre anglais; ce terme est défini à l'article 2 du projet de loi:

«Convention» désigne la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs figurant en annexe;

Je ne vois pas pourquoi il faudrait mentionner ce terme dans le titre parce que ce projet de loi ne constitue pas une convention comme telle: il ne fait que l'appliquer. Par conséquent, si vous enlevez le terme «convention» vous auriez le titre proposé par le sénateur Tremblay: ainsi, nous aurions deux titres abrégés qui seraient exactement semblables.

**Le sénateur Tremblay:** Il faut peut-être ajouter le terme «convention» parce qu'il s'agit du sujet du projet de loi; dans ce cas, il n'y aurait pas de titre abrégé dans la traduction française.

**M. du Plessis:** Il ne manquerait qu'un seul mot.

**Le sénateur Tremblay:** La version la plus abrégée du libellé français qui me vient à l'esprit serait: «loi relative à la convention sur la sécurité des conteneurs.» Nous n'aurions enlevé que deux mots.

**Le sénateur Marchand:** Je ne sais pas si le terme «convention» est nécessaire parce que ce projet de loi vise à mettre en

[Text]

tion of the convention, so you could just drop it. It does not show, in the short title, which convention is referred to; you must go to clause 2 in order to know what the specific convention is.

**The Chairman:** Are you asking, Senator Marchand, that it be given further consideration?

**Senator Marchand:** I am not ready to die for that, but perhaps, in looking into this, you could correct it.

**Mr. du Plessis:** If this turns out to be the last committee meeting on the bill before it is reported, perhaps I could look into this and possibly come up with a suggestion for a motion that you could move on third reading of the bill.

**Senator Marchand:** In the meantime, try to work hard so that I do not have to put the motion.

**Mr. du Plessis:** The other consideration we have to bear in mind is what has been the title used in previous acts of this nature to implement international conventions. Sometimes it is wise to consider maintaining a certain uniformity of titles. However, I will look up the short titles of the French versions of any similar acts that have been passed.

**Senator Marchand:** Perhaps sometime you might try to find a short title in French and translate it into English.

**Mr. du Plessis:** I think that would be a very useful exercise.

**The Chairman:** In view of Senator Marchand's assertion that he is not really willing to die for this particular change, I think it might be in order to ask the committee whether it has now reached the stage where someone is prepared to move that we report the bill. If so, perhaps you would make the motion. Senator Roblin?

**Senator Roblin:** I move that the bill be reported without amendment.

**The Chairman:** Senator Marshall has just raised his hand.

**Senator Marshall:** I second the motion.

**The Chairman:** Mr. du Plessis has drawn to my attention the fact that we have already once reported the bill.

**Senator Roblin:** What is the correct wording of my motion? I think we can report it again without amendment. I do not see why not.

**The Chairman:** I have two precedents before me where reference was made to the fact that the bill was sent back to the committee for further consideration, and that reconsideration having been given, the bill was reported without amendment.

**Senator Roblin:** I will move that, then, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any honourable senators who wish to comment? If not, I will put the motion. I do not think I will read it over again, unless I am requested to do so. All those in favour say "Yea".

**Hon. Senators:** Yea.

**The Chairman:** All those contrary, "Nay".

[Traduction]

œuvre la convention; vous pourriez par conséquent le biffer. Le titre abrégé ne mentionne pas de quelle convention il s'agit; il faut consulter l'article 2 afin de le savoir.

**Le président:** Sénateur Marchand, demandez-vous que cette question soit étudiée davantage?

**Le sénateur Marchand:** Je ne suis pas prêt à tout pour cela mais, vous pourriez peut-être apporter la correction.

**M. du Plessis:** Si, par hasard, cette séance est la dernière avant que nous ne fassions rapport du bill, je pourrais peut-être étudier cette question et proposer éventuellement une motion que vous pourriez adopter en troisième lecture.

**Le sénateur Marchand:** Entretemps, essayez de trouver une solution pour que je n'aie pas à présenter une motion.

**M. du Plessis:** Un autre aspect dont on pourrait tenir compte est le titre adopté dans des lois analogues précédentes, visant la mise en œuvre de conventions internationales. Il est parfois bon de maintenir une certaine uniformité des titres. Cependant, je vais regarder les titres abrégés des versions françaises de lois semblables qui ont été adoptées.

**Le sénateur Marchand:** Vous pourriez peut-être parfois essayer de trouver un titre abrégé en français et le traduire en anglais.

**M. du Plessis:** Je crois que ce pourrait être très utile.

**Le président:** Étant donné que le sénateur Marchand a dit qu'il n'était pas prêt à se battre pour cet amendement précis, je crois que le moment est venu de demander au Comité s'il en est maintenant rendu au point de proposer que nous fassions rapport du bill et, dans l'affirmative, vous pourriez peut-être présenter la motion. Sénateur Roblin?

**Le sénateur Roblin:** Je propose que le bill soit renvoyé sans amendement.

**Le président:** Le sénateur Marshall vient de lever la main.

**Le sénateur Marshall:** J'appuie la motion.

**Le président:** M. du Plessis a attiré mon attention sur le fait que nous avons déjà renvoyé le projet de loi une première fois.

**Le sénateur Roblin:** Quel est le libellé exact de ma motion? Je crois que nous pouvons renvoyer le projet de loi de nouveau sans amendement; je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions le faire.

**Le président:** J'ai été témoin à deux reprises d'une situation où on a demandé que le projet de loi soit renvoyé au Comité afin que celui-ci l'étudie plus à fond, et après étude, celui-ci a été renvoyé sans amendement.

**Le sénateur Roblin:** Je propose donc qu'on agisse ainsi, monsieur le Président.

**Le président:** Y-a-t-il des sénateurs qui aimeraient faire des commentaires? Sinon, la motion sera mise aux voix. Je ne crois pas que je la lirai de nouveau, à moins qu'on me demande de le faire. Tous ceux qui sont en faveur dites oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Tous ceux qui sont contre, dites non.



*[Text]*

**Senator Marchand:** Nay.

**The Chairman:** I am of the opinion the "Yeas" have it.

**Senator McElman:** Mr. Chairman, Senator Marchand is not dying; he is just bleeding.

**The Chairman:** So far as I am aware, that completes the business for which our meeting was called. If anyone wishes to raise some other subject, I am sure the committee will hear him.

As there appears to be no further business, I declare the meeting adjourned.

The committee adjourned.

*[Traduction]*

**Le sénateur Marchand:** Non.

**Le président:** À mon avis, les «oui» l'emportent.

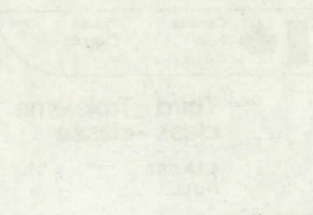
**Le sénateur McElman:** Monsieur le Président, le sénateur Marchand n'est pas en train de mourir, il saigne seulement.

**Le président:** En ce qui me concerne, nous avons terminé d'étudier la question qui faisait l'objet de notre réunion d'aujourd'hui. Si quelqu'un veut soulever d'autres questions, je suis sûr que le Comité les acceptera.

Personne ne parle, par conséquent, je déclare la séance levée.

Le Comité s'ajourne.





Faint, illegible text within the stamp area, possibly including a date or reference number.

WILLIAMS BROTHERS

Very faint, illegible text spanning the width of the page, possibly a header or footer.

Very faint, illegible text at the bottom of the page, possibly a footer or page number.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacre-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacre-Coeur,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS—TÉMOIN

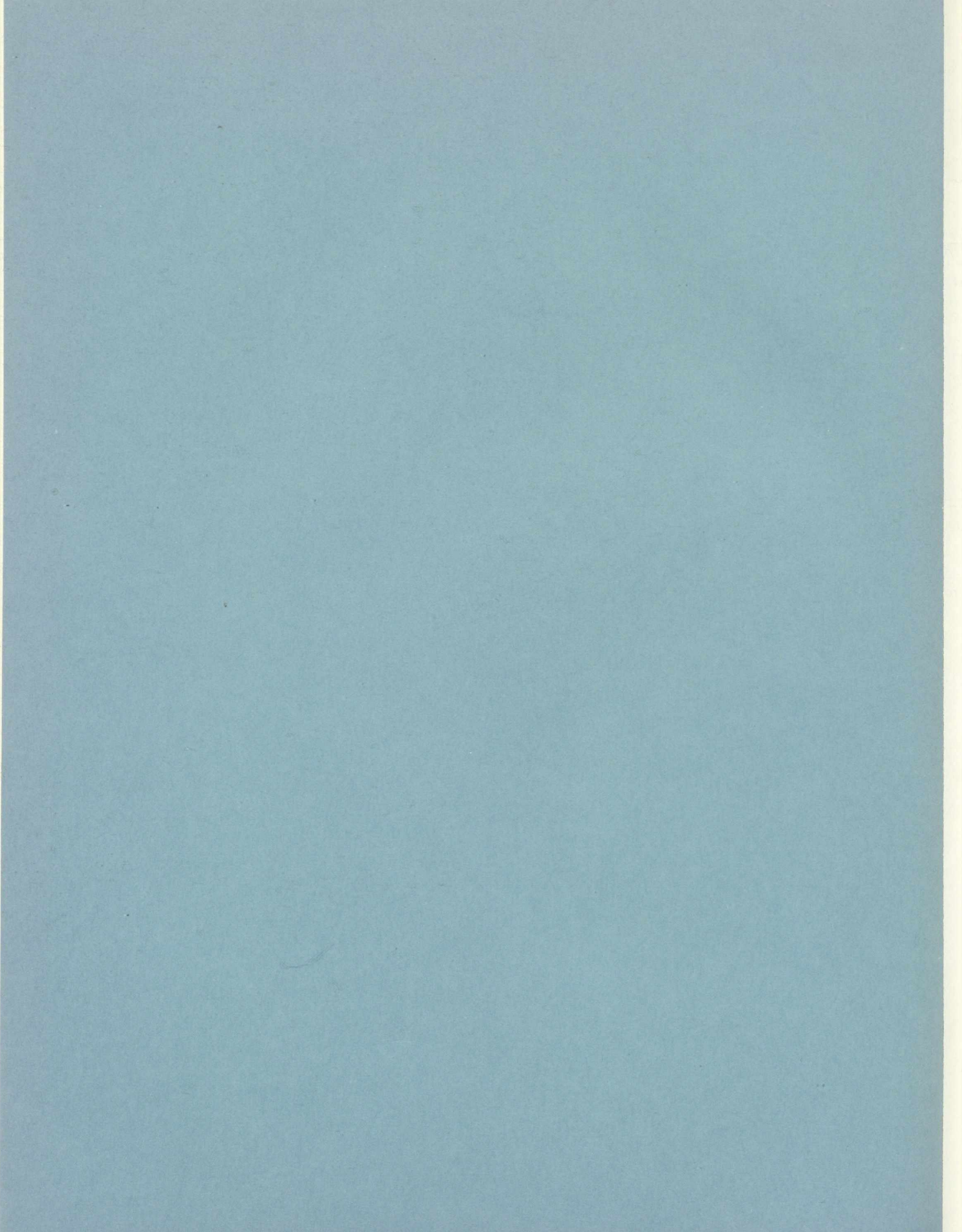
*From the Department of Transport:*

Mr. C. A. Rose, Senior Adviser, International Relations.

*Du ministère des Transports:*

M. C. A. Rose, Premier conseiller, Relations internationales.







First Session,  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on*

*Comité sénatorial permanent des*

**Transport and  
Communications**

**Transports et des  
communications**

*Chairman:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH

**INDEX**

**INDEX**

**OF PROCEEDINGS**

**DES DÉLIBÉRATIONS**

*(Issues Nos. 1 to 6 inclusive)*

*(Fascicules nos 1 à 6 inclusivement)*

Prepared  
by the  
Information and Reference Branch,  
LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé  
par le  
Service de consultation et référence,  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



## SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and  
Communications

1st Session, 31st Parliament, 1979

## INDEX

(Issues 1-6 inclusive)

**Act to amend an Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal**

*See*  
Bill S-6

**Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal (S.C., 1882)**

*See*  
Port Warden for the Harbour of Montreal, Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of (S.C., 1882)

**Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods**

*See*  
Bill C-25

**Act to provide for the appointment of Port Warden for the Harbour of Quebec, (S.C., 1871)**

*See*  
Port Warden for the Harbour of Quebec, Act to provide for the appointment of (S.C., 1871)

**Aeronautics Act**

Dangerous goods, transport of, 3:11

**American Bureau of Shipping**

Container safety tests, 1:12; 3:12

**Appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec, Act to Amend an Act to provide for**

*See*  
Bill S-6

**Atomic Energy Control Board**

Radioactive substances, transport of, 3:10

**Beaudry, Norman, Director, International Relations, Transport Canada**

Bill S-5, discussion, 1:9; 3:6-7, 8-10, 14-6

## SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des  
communications

1<sup>ère</sup> session, 31<sup>e</sup> législature, 1979

## INDEX

(Fascicules 1-6 inclusivement)

**AID**

*Voir*  
Association internationale des débardeurs

**ATAI**

*Voir*  
Association du transport aérien international

**Accords bilatéraux**

Bill S-5, amendement, 1:7

**Acide sulphurique**

Transport du, 3:25

**Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal (S.C., 1882)**

*Voir*  
Gardien de port pour le havre de Montréal, Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de (S.C., 1882)

**Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec (S.C., 1871)**

*Voir*  
Gardien de port pour le Havre de Québec, Acte pour pourvoir à la nomination de (S.C., 1871)

**Aéronautique, Loi sur**

Marchandises dangereuses, transport, 3:11

**American Bureau of Shipping**

Fins de sécurité pour conteneurs, 1:12, 3:12

**Application de la Convention sur la sécurité des conteneurs**

*Voir*  
Bill S-5

**Association du transport aérien international (ATAI)**

Marchandises dangereuses, code des, 3:8, 11

**Bertrand, Gérard, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel,  
Department of Justice Canada**

Bill S-6, 2:10, 11, 13

**Bilateral agreements**

Bill S-5, amendment, 1:7

**Bill C-25—Act to promote public safety in the transportation  
of dangerous goods**

Debate in House of Commons, 3:8-9; 6:7

**Bill S-3—Fourth Session, Thirtieth Parliament, 1978-79**

*See*

Bill S-5

**Bill S-5—Safe Containers Convention Act**

**Definitions**

“Administration”, 1:16

“Container”, 1:13, 14-5, 20

“Dangerous goods”, 1:13, 18; 3:6-13

**Discussion**

Clause 3(2)—Limitations, 1:6

Clause 3(3)—Proposed regulations to be published, 1:6

Clause 3(4)—Single publication required, 1:6

Clause 5—Amendment of schedule, 1:6

Clause 5(5)—Time for disposition of motion, 1:7-8

Clause 5(11)—Negative resolution of Parliament, 1:6-7

Clause 6—Minister may direct inquiry, 1:5, 8

Clause 7—Duration of Act, 1:8

**Schedule**

Article III—Application, 1, 3:9

Article III—Application, 3, 1:9

Article V, 2, “Dangerous goods”, 1:13

Annex 1, 1:12; 6:8

Annex 1, Regulation 2—Maintenance, 1:13

Annex 1, Regulation 4—Design type approval, 1:15

Annex 1, Regulation 6—Examination during production,  
1:15

Penalties, 1:14

Purpose, 1:14; 6:9

Recommendations, 3:29-30

Report to Senate without amendment, 3:5, 29, 30

*See also*

Bill S-5, referral back

**Bill S-5—Safe Containers Convention Act, referral back**

**Motion**

Discussion, 6:6-19

Inadmissible, 6:4

Report to Senate without amendment, 6:5

Short title, translation questioned, 6:10, 16-7, 18, 19-20

*See also*

Bill S-5

**Bill S-6—Act to amend an Act to provide for the appointment  
of a Port Warden for the Harbour of Quebec and to amend an  
Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of  
Port Warden for the Harbour of Montreal**

**Amendments**

Clause 1—line 9; carried, 5:5, 7

**Association internationale des débardeurs (AID)**

Sécurité des navires, inquiétudes, 1:21

**Beaudry, M. Norman, directeur, Relations internationales,  
Transports Canada**

Bill S-5, discussion, 1:9; 3:6-7, 8-10, 14-6

**Bertrand, M. Gérard, c.r., premier conseiller législatif, ministère  
de la Justice Canada**

Bill S-6, 2:10, 11, 13

**Bill C-25—Loi visant à accroître la sécurité publique en  
matière de transport des marchandises dangereuses**

Discussion à la Chambre des communes, 3:8-9; 6:7

**Bill S-3, Quatrième session de la trentième législature,  
1978-79**

*Voir*

Bill S-5

**Bill S-5—Loi d'application de la convention sur la sécurité  
des conteneurs**

But, 1:14; 6:9

**Définitions**

«Administration», 1:16

«Conteneur», 1:13, 14-5, 20

«Marchandises dangereuses», 1:13, 18; 3:6-13

**Discussion**

Article 3(2)—Réserves, 1:6

Article 3(3)—Publications des projets de règlement, 1:16

Article 3(4)—Exception, 1:6

Article 5—Modifications de l'annexe, 1:6

Article 5(5)—Procédure, 1:7-8

Article 5(11)—Résolution négative du Parlement, 1:6-7

Article 6—Ministre peut ordonner une enquête, 1:5, 8

Article 7—Durée de l'application, 1:8

**Annexe**

Article III—Champ d'application, 1, 3:9

Article III—Champ d'application, 3, 1:9

Article V, 2, «Marchandises dangereuses», 1:13

Annexe I, 1:12; 6:8

Annexe 1, Règle 2—Entretien, 1:13

Annexe I, Règle 4—Agrément par type de construction,  
1:15

Annexe I, Règle 6—Examen en cours de construction,  
1:15

Rapport au Sénat sans amendement, 3:5, 29, 30

Recommandations, 3:29-30

Sanctions, 1:14

*Voir aussi*

Bill S-5, second renvoi

**Bill S-5—Loi d'application de la Convention sur la sécurité  
des conteneurs, second renvoi**

**Motion**

Discussion, 6:6-19

Irrecevable, 6:4

Rapport au Sénat sans amendement, 6:5

Titre abrégé, traduction en question, 6:10, 16-7, 18, 19-20

*Voir aussi*

Bill S-5

**Bill S-6—Cont'd.**

Clause 1—lines 13-22; carried, 5:5, 6-7

Clause 2—lines 33-7 (French version only); carried, 5:5, 7-8

**Discussion**

Clause 1—Section 31 (new), 4:5-12

Clause 1(1)—Board of Trade and Industry not bound by maximum rates

“Charges” omitted

Discussion, 2:7-15; 4:5-12

Explanation, 2:12

Clause 1(2)(a), 2:6-7

Clause 2—Board of Trade not bound by maximum rates, 2:7, 11

Clause 2—Section 33 (new), 4:5-12

Purpose, 2:5-6, 10, 12

Report to Senate with amendments, 5:5

**Board of Trade, Montreal**

Bill S-6, “charges” and “fees”

Absence of complaints concerning, 2:15

Discussion, 4:5-12

**Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec**

Bill S-6

“Charges” and “fees”, authorization, 2:9; 4:5-12

Delay, effect of, 2:14

Board of directors, 2:7

Incorporation, 2:7

Name change, 2:6-7

**CTC**

See

Canadian Transport Commission

**Cameron, S.D., Senior Assistant Deputy Minister, Transport Canada**

Bill S-5, discussion, 1:5, 6, 13, 17, 19, 22; 3:9, 10-1, 14

**Canada Shipping Act**

Chlorine gas, transport, 3:12, 23

**Canadian Coast Guard**

Bill S-5, container inspection, 3:13, 14, 15, 16

Inspectors, duties, training, 1:20-2

Marine transport, 3:10

**Canadian Transport Commission (CTC)**

Accidents, investigation procedures, 3:20

Annual Report, 1978, excerpt, 3:19

Appendix C, accident statistics, 3:18; 6:7

Container safety tests, 1:12-3; 3:25-6

Inspection capabilities, 1:16-7, 18-20; 6:4, 6-7, 11-5

International Multimodal and Facilitation Branch, 3:19

Manpower reduction, 1:17, 18-9; 3:16-9, 20-1, 26-8, 29; 6:7

Mississauga rail disaster, role, 3:20, 21, 22-4

Rail inspectors, 3:14

Safety and Standards inspection, recruitment difficulties, 3:21

**Bill S-6—Loi modifiant l'acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour havre de Montréal****Amendements**

Article 1—ligne 9, 5:5, 7

Article 1—lignes 13-22, 5:5, 6-7

Article 2—lignes 33-7 (version française seulement), 5:5, 7-8

**Discussion**

Article 1—Article 31 (nouveau), 4:5-12

Article 1(1)—Le maximum des horaires ne lie pas la Chambre de commerce et d'industrie

«Frais», omission de terme, 2:7-15; 4:5-12

Explication, 2:12

Article 1(2)(a)—«Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain», 2:6-7

Article 2—Article 33 (nouveau), 4:5-12

Article 2—Le maximum des horaires ne lie pas le Bureau de Commerce, 2:7, 11

But, 2:5-6, 10, 12

Rapport au Sénat avec amendements, 5:5

**Bureau international de travail**

Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, participation, 1:9

**CCT**

Voir

Commission canadienne des Transports

**Caisse d'aide à la Santé, Loi sur**

Recommandation, 6:17-8

**Cameron, M. S. D., sous-ministre adjoint principal, Transport Canada**

Bill S-5, discussion, 1:5, 6, 13, 17, 19, 22; 3:9, 10-1, 14

**Chambre de commerce, Montréal**

Bill S-6, «frais» et «horaires»

Discussion, 4:5-12

Plaintes concernant, 2:15

**Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain**

Bill S-6

Délai, effet de, 2:14

«Frais», autorité à imposer, 2:9

Changement du titre, 2:6-7

Conseil d'administration, 2:7

Constitution en société, 2:7

**Chemin de fer, accidents**

CCT, statistiques, 3:18

Méthodes d'enquête, 3:20

Welland, Ont., déversement de soufre, 3:20, 25

Voir aussi

Mississauga, désastre ferroviaire

**Chlorine gas**

Transport of, 3:11-3

**Clark, Peter, International Transport Policy Committee, Canadian Transport Commission**

Bill S-5, discussion, 3:25-6

**Classification societies**

Examples, 3:12, 25

**Containers**

Accidents to, in Canada, 1:8-9  
 Definition, 1:13, 14-5; 3:11  
 Foreign origin, checking, 1:15  
 Inter-provincial trade, 1:12-3  
 Safety approval plates, 1:6, 15  
 Safety tests, 1:12; 3:25-6  
 Financial responsibility, 1:15

**Cranes**

Safety inspection of, 1:20-2

**Dangerous goods**

Transport of, 1:13, 20; 3:6-13, 24, 25-6

*See also*

Chlorine gas  
 Sulphuric acid

**Denis, Hon. Azellus, Senator (LaSalle)**

Bill S-5, 3:30  
 Bill S-5, referral back, 6:8, 12-3, 16-7  
 Bill S-6, 4:12; 5:7

**Dominion Marine Association**

Bill S-6, approval of amendments to, 2:6

**du Plessis, R.L., Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel**

Bill S-5, referral back, 6:9-10, 17, 19, 20  
 Bill S-6, wording, 2:12; 4:9, 10

**Findlay, Don, Director, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Transport Canada**

Bill S-6  
 Discussion, 2:7, 14-5  
 Statement, 2:5-6

**Gallant, Edgar, Chairman, Public Service Commission**

Testimony in House of Commons, 6:7

**Haidasz, Hon. Stanley, Senator (Toronto Parkdale)**

Bill S-5, 1:12-20  
 CTC  
 Duties, 3:25, 26  
 Person-year allotment, 3:15-20, 27-8  
 Dangerous goods, transportation, 3:7, 9-13  
 Inspection personnel, 3:12-6  
 Recommendations, 3:29, 30  
 Bill S-5, referral back, 6:7, 12, 13, 15, 16  
 Bill S-6, 2:6-7, 8, 14-5, 16

**Chemins de fer, Loi sur**

Article 226, 3:20  
 Gaz de chlore, transport, 3:12

**Clark, M. Peter, Comité de politique en matière de transport, Commission canadienne des transports**

Bill S-5, discussion, 3:25-6

**Commissaires des ports**

Gardiens des ports, comparaison des fonctions, 2:14-5

**Commission canadienne des Transports (CCT)**

Accidents, méthodes d'enquête, 3:20  
 Direction du transport multimodal international, 3:19  
 Fins de sécurité pour conteneurs, 1:12-3; 3:25-6  
 Inspecteurs du rail, 3:14  
 Inspection, capacité pour, 1:16-7, 18-20; 6:4, 6-7, 11-5  
 Mississauga, désastre ferroviaire, rôle, 3:20, 21, 22-4  
 Rapport annuel, 1978, extrait, 3:19  
 Annexe C, accidents, statistiques, 3:18; 6:7  
 Réductions de main-d'œuvre, 1:17, 18-9; 3:16-9, 20-1, 26-8, 29; 6:7  
 Sécurité et normes, inspection, recrutement, problèmes, 3:21

**Commission de contrôle de l'énergie atomique**

Substances radioactives, transport des, 3:10

**Conseil du Trésor Canada**

Base A, étude du budget, procédures, 3:26-7  
 CCT, réductions de main-d'œuvre, 1:17, 18-9; 3:16-9, 20-1, 26-8, 29; 6:7  
 Transports Canada, réductions de main-d'œuvre, 1:16-7, 18-9; 3:29

**Conteneurs**

Accidents au Canada, 1:8-9  
 Définition, 1:13, 14-5; 3:11  
 Fins de sécurité, 1:12; 3:25-6  
 Responsabilité financière, 1:15  
 Origine étrangère, contrôle, 1:15  
 Plaques d'agrément, 2:6, 15  
 Transport interprovincial, 1:12-3

**Convention internationale sur la sécurité des conteneurs**

Article III, paragraphes 1-3, 6:10-1  
 Article V, extrait, 3:11  
 But, 1:5, 14-5  
 Dispositions, pouvoir de mettre en œuvre, 1:5  
 Signataires, 6:10  
 Version chinoise, 1:11  
 Version fondamentale, langue officielle, 1:10-1, 18

**Convention internationale sur la sauvegarde de la vie en mer, 1960**

Chapitre VII, 3:6, 7

**Denis, honorable Azellus, sénateur (LaSalle)**

Bill S-5, 3:30

**Hanley, J., Director General, Personnel, Finance, Program Coordinator and Corporate Planning, Canadian Transport Commission**

Bill S-5, 3:17-8, 21, 26, 27  
 Port wardens, comparison of duties, 2:14-5

**Hazardous products**

*See*  
 Dangerous goods

**Health Resources Fund Act**

Recommendation, 6:17-8

**IATA**

*See*  
 International Air Transport Association

**ILA**

*See*  
 International Longshoremen's Association

**ILO**

*See*  
 International Labour Office

**IMCO**

*See*  
 Intergovernmental Maritime Consultative Organization

**Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)**

Dangerous goods code, 3:8, 9-10  
 Inspection authority, 3:12-3  
 International Convention for Safe Containers, participation, 1:11

**International Air Transport Association (IATA)**

Dangerous goods code, 3:8, 11

**International Convention for Safe Containers**

Article III, sections 1-3, 6:10-1  
 Article V, excerpt, 3:11  
 Basic text, official language, 1:10-1, 18  
 Chinese version, 1:11  
 Provisions, authority to implement, 1:5  
 Purpose, 1:5, 14-5  
 Signatories, 6:10

**International Convention for Safety of Life at Sea, 1960**

Chapter VII, 3:6, 7

**International Labour Office (ILO)**

International Convention for Safe Containers, participation, 1:9

**International Longshoremen's Association (ILA)**

Ship safety concerns, 1:21

**Justice Canada Department**

Bill S-6, 2:6

**Denis, honorable Azellus, sénateur (LaSalle)—Suite**

Bill S-5, second renvoi, 6:8, 12-3, 16-7  
 Bill S-6, 4:12, 5:7

**Désastre ferroviaire de Mississauga**

*Voir*  
 Mississauga, désastre ferroviaire

**Dominion Marine Association**

Bill S-6, approbation des amendements, 2:6

**du Plessis, M. R. L., c.r., légiste et conseiller parlementaire**

Bill S-5, second renvoi, 6:9-10, 17, 19, 20  
 Bill S-6, rédaction, 2:12; 4:9, 10

**Emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, Loi modifiant la loi à l'effet d'amender et refondre les actes concernant**

*Voir*  
 Bill S-6

**Experts maritimes au Canada**

Attribution d'années-personnes, diagramme, 3:14-6

**Fédération maritime du Canada**

Bill S-6 approbation des amendements, 2:6

**Findlay, M. Don, directeur de Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Transports Canada**

Bill S-6  
 Discussion, 2:7, 14-5  
 Exposé, 2:5-6

**Gallant, M. Edgar, président, Commission de la Fonction publique**

Témoignage à la Chambre des communes, 6:7

**Garde cotière canadienne**

Bill S-5, inspection des conteneurs, 3:13, 14, 15, 16  
 Inspecteurs, formation, devoirs, 1:20-2  
 Transport maritime, 3:10

**Gardien de port pour le havre de Montréal, Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de (S.C., 1882)**

Article 28, 2:8-9, 10; 4:5-12  
 Article 33, 2:7, 8, 11  
 Révision complète, discussion, 2:11-4

**Gardien de port pour le havre de Montréal, Loi modifiant la loi à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de**

*Voir*  
 Bill S-6

**Gardien de port pour le Havre de Québec, Acte pour pourvoir à la nomination de (S.C., 1871)**

Article 27, 2:11-2; 4:5-12; 5:6-7  
 Article 31, 2:7, 8, 11  
 Révision complète, discussion, 2:11-4

- Karaskewich, Wilmer F., Canadian Transport Commission**  
Mississauga rail disaster, 3:21, 22-3
- Lamarre-Proulx, Louise, Solicitor, Transport Canada**  
Bill S-6, 1:6, 7, 8, 10, 14
- Langlois, Hon. Léopold, Senator (Grandville)**  
Bill S-5, 1:17, 22; 3:8, 9, 18, 23-4  
Bill S-5, referral back, 6:10, 11, 13, 17  
Bill S-6  
Amendments proposed, 4:12; 5:6, 7, 8  
"Charges", question *re* inconsistencies in terminology, 2:7-14; 4:5-11
- Lloyds**  
Container safety tests, 1:12; 3:12
- Macdonald, Hon. J. M., Senator (Cape Breton)**  
Bill S-5, 1:8, 9
- McElman, Hon. Charles R., Senator (Nashwaak Valley)**  
Bill S-5, 3:28, 30  
Bill S-5, referral back, 6:10, 18-9, 21  
Bill S-6, 4:12
- McKay, Captain Barry, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coastguard, Transport Canada**  
Bill S-5, discussion, 1:8, 9, 11-6, 20-2  
Bill S-6, 2:15
- McMurtry, Hon. Roy, Attorney-General, Ontario**  
Mississauga rail disaster, 3:23
- Magee, John A. D., Commissioner, Canadian Transport Commission**  
Bill S-5, discussion, 3:16, 17, 20-8
- Marchand, Hon. Jean, Senator (de la Vallière)**  
Bill S-5, 1:6, 8-11; 3:7-10, 21, 30  
Bill S-5, referral back, 6:8-10, 16-21  
Bill S-6, 2:6, 7, 10-3, 16
- Marine Surveyors in Canada**  
Person-year allotment chart, 3:14-6
- Marshall, Hon. Jack, Senator (Humber-St. George's-St. Barbe)**  
Bill S-5, referral back, 6:6, 12, 13, 20
- Ministry of Industries, United Kingdom**  
Safe containers convention, administration, 1:16
- Minutes of the Proceedings of the Senate**  
March 7, 1979, p. 322, excerpt, 6:17-8
- Mississauga rail disaster**  
Discussion, 1:17, 19-20; 3:20, 21, 22-4, 28; 6:7, 13, 14
- Gardien de port pour le Havre de Québec, Loi modifiant l'acte pour pouvoir à la nomination de**  
*Voir*  
Bill S-6
- Gardiens des ports**  
Commissaires des ports, comparaison des fonctions, 2:14-5
- Gaz de chlore**  
Transport du, 3:11-3
- Grues**  
Inspection des, 1:20-2
- Haidasz, honorable Stanley, sénateur (Toronto Parkdale)**  
Bill S-5, 1:12-20  
CCT  
Attribution d'années-personnes, 3:15-20, 27-8  
Obligations, 3:25, 26  
Marchandises dangereuses, transport des, 3:7, 9-13  
Personnel pour inspection, 3:12-6  
Recommandations, 3:29, 30  
Bill S-5, second renvoi, 6:7, 12, 13, 15, 16  
Bill S-6, 2:6-7, 8, 14-5, 16
- Hanley, M. J., directeur général, Personnel, Finance, Coordination des programmes et planification générale, Commission canadienne des Transports**  
Bill S-5, 3:17-8, 21, 26, 27
- Inspection des navires, Service d'**  
Inspection des conteneurs, 3:13
- Justice Canada, ministère**  
Bill S-6, 2:6
- Karaskewich, M. Wilmer F., Commission canadienne des Transports**  
Mississauga, désastre ferroviaire, 3:21, 22-3
- Lamarre-Proulx, Mme Louise, avocat, Transports Canada**  
Bill S-5, 1:6, 7, 8, 10, 14
- Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville)**  
Bill S-5, 1:17, 22; 3:8, 9, 18, 23-4  
Bill S-5, second renvoi, 6:10, 11, 13, 17  
Bill S-6  
Amendements proposés, 4:12; 5:6, 7, 8  
«Frais», question concernant inconsistances, 2:7-14; 4:5-11
- Lloyds**  
Fins de sécurité pour conteneurs, 1:12; 3:12
- Loi modifiant l'acte pour pouvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal**  
*Voir*  
Bill S-6

**Molgat, Hon. Gildas, Senator (Ste. Rose)**

Bill S-5, 1:7, 15  
 Bill S-5, referral back, 6:6, 15, 17  
 Bill S-6, 2:10; 5:7

**Muir, Hon. Robert, Senator (Cape Breton-Sidney)**

Bill S-5, 1:7, 8, 9, 11, 12, 16, 17, 19, 21  
 Bill S-5, referral back, 6:18

**Office of Port Warden for the Harbour of Montreal, Act to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to**

*See*  
 Bill S-6

**Port of Saint John**

*See*  
 Saint John, Port of

**Port Warden for the Harbour of Montreal, Act to amend an Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of**

*See*  
 Bill S-6

**Port Warden for the Harbour of Montreal, Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of (S.C., 1882)**

Complete revision, discussion, 2:11-4  
 Section 28, 2:8-9, 10, 13; 4:5-12  
 Section 33, 2:7, 8, 11

**Port Warden for the Harbour of Quebec, Act to amend an Act to provide for the appointment of**

*See*  
 Bill S-6

**Port Warden for the Harbour of Quebec, Act to provide for the appointment of (S.C., 1871)**

Complete revision, discussion, 2:11-4  
 Section 27, 2:11-2, 13; 4:5-12; 5:6-7  
 Section 31, 2:7, 8, 11

**Port wardens**

Harbour commissioners, comparison of duties, 2:14-5

**Quail, R. A., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada**

Bill S-6, discussion, 4:6, 10

**Radioactive substances**

Transport of, 3:10-1

**Rail disaster, Mississauga**

*See*  
 Mississauga rail disaster

**Railway accidents**

CTC statistics, 3:18  
 Investigation procedures, 3:20  
 Welland, Ont., sulphur spill, 3:20, 25  
*See also*  
 Mississauga rail disaster

**Loi sur la Caisse d'aide à la Santé**

Recommandation, 6:17-8

**Loi sur chemins de fer**

Article 226, 3:20  
 Gaz de chlore, transport, 3:12

**Loi sur l'aéronautique**

Marchandises dangereuses, transport, 3:11

**Loi sur marine marchande du Canada**

Gaz de chlore, transport, 3:12, 23

**Macdonald, honorable J. M., sénateur (Cap Breton)**

Bill S-5, 1:8, 9

**McElman, honorable Charles R., sénateur (Nashwaak Valley)**

Bill S-5, 3:28, 30  
 Bill S-5, second renvoi, 6:10, 18-9, 21  
 Bill S-6, 4:12

**McKay, capitaine Barry, surintendant, Cargaisons et Conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Transports Canada**

Bill S-5  
 Accords sur marchandises dangereuses, 3:8-13  
 Discussion, 1:8, 9, 11-6, 20-2  
 Bill S-6, 2:15

**McMurtry, honorable Roy, procureur-général, Ontario**

Mississauga, désastre ferroviaire, 3:23

**Magee, M. John A. D., commissaire, Commission canadienne des Transports**

Bill S-5, discussion, 3:16, 17, 20-8

**Marchand, honorable Jean, sénateur (de la Vallière)**

Bill S-5, 1:6, 8-11; 3:7-10, 21, 30  
 Bill S-5, second renvoi, 6:8-10, 16-21  
 Bill S-6, 2:6, 7, 10-3, 16

**Marchandises dangereuses**

Transport des, 1:13, 20; 3:6-13, 24, 25-6  
*Voir aussi*  
 Acide sulphurique  
 Gaz de chlore

**Marine marchande, Loi sur**

Gaz de chlore, transport, 3:12, 23

**Marshall, honorable Jack, sénateur (Humber-St. George's-St. Barbe)**

Bill S-5, second renvoi, 6:6, 12, 13, 20

**Ministère de l'industrie, Royaume-Uni**

Sécurité des conteneurs, convention, administration, 1:16

**Railway Act**

Chlorine gas, transport, 3:12  
Section 226, 3:20

**Reports to Senate**

Bill S-5, without amendment, 3:5  
Bill S-5, referral back, without amendment, 6:5  
Bill S-6, with amendments, 5:5

**Riley, Hon. Daniel, Senator (Saint John)**

Bill S-5, 1:20, 21, 22  
Bill S-6, 2:14

**Roblin, Hon. Duff, Senator (Red River)**

Bill S-5, referral back, 6:6, 7, 8, 13-5, 20

**Rose, C. A., Senior Adviser, International Relations, Transport Canada**

Bill S-5, referral back, 6:9, 10, 11

**Rowe, Hon. Frederick W., Senator (Lewisporte)**

Bill S-5, 3:8, 22, 24  
Bill S-5, referral back, 6:7, 9, 15

**SIU**

*See*  
Seafarers' International Union

**Safe Containers, International Convention for**

*See*  
International Convention for Safe Containers

**Safe Containers Convention Act**

*See*  
Bill S-5

**Safety of Life at Sea, International Convention for**

*See*  
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

**Saint John, Port of**

Crane inspection, 1:20-2  
Death, accidental, of longshoreman, 1:22

**Seafarers' International Union (SIU)**

International Convention for safe containers, participation, 1:9

**Ship safety**

Inspection, 1:20-2

**Shipping Federation of Canada**

Bill S-6, approval of amendments to, 2:6

**Sidney Harbour, Nova Scotia**

Ship safety inspectors, 1:21

**Mississauga, désastre ferroviaire**

Discussion, 1:17, 19-20; 3:20, 21, 22-4, 28; 6:7, 13, 14

**Molgat, honorable Gildas, sénateur (Ste. Rose)**

Bill S-5, 1:7, 15  
Bill S-5, second renvoi, 6:6, 15, 17  
Bill S-6, 2:10; 5:7

**Muir, honorable Robert, sénateur (Cap Breton-Sidney)**

Bill S-5, second renvoi, 6:18  
Bill S-5, 1:7, 8, 9, 11, 12, 16, 17, 19, 21

**Nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec, Loi modifiant l'acte pour pouvoir à**

*Voir*  
Bill S-6

**OICNM**

*Voir*  
Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

**Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OICNM)**

Autorité d'inspection, 3:12-3  
Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, participation, 1:11  
Marchandises dangereuses, code des, 3:8, 9-10

**Port de Saint-Jean**

*Voir*  
Saint-Jean, port de

**Procès-verbaux du Sénat**

7 mars 1979, extrait, 6:17-8

**Produits dangereux**

*Voir*  
Marchandises dangereuses

**Quail, M. R.A., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, Transports Canada**

Bill S-6, discussion, 4:6, 10

**Rapports au Sénat**

Bill S-5, sans amendement, 3:5, 29, 30  
Bill S-5, second renvoi, sans amendement, 6:5  
Bill S-6, avec amendements, 5:5

**Riley, honorable Daniel, sénateur (Saint John)**

Bill S-5, 1:20, 21, 22  
Bill S-6, 2:14

**Roblin, honorable Duff, sénateur (Red River)**

Bill S-5, second renvoi, 6:6, 7, 8, 13-5, 20



**Smith, Hon. George I., Senator (Colchester), Committee Chairman**

- Bill S-5, 1:8, 9, 12, 13, 15, 17; 3:6, 7, 8, 10, 13
- Additional information, 1:18, 22; 3:6, 16-7
- Authority of committee, 1:19; 3:19
- CTC witnesses, request for, 1:20
- Changes to clauses, 1:5, 6, 7, 8
- Official text, 1:10, 11
- Report to Senate, 3:29-30
- Transport Canada, person-year allotment, 3:15, 26, 27, 28
- Bill S-5, referral back, 6:6-21
- Bill S-6, 2:5, 6, 7, 16; 5:6, 7, 8
- "Charges", clarification of term, 2:8-15; 4:6-9, 11-2

**Statutes of Canada, 1871**

- Chapter 33, 2:9-10; 4:5-7

**Statutes of Canada, 1882**

- Chapter 45, 2:8-9, 11; 4:5

**Steamship Inspection Service**

- Container inspection, 3:13

**Stevens, Hon. Sinclair, President, Treasury Board**

- Manpower cutbacks, 1:16-7

**Sulphuric acid**

- Transport of, 3:25

**Temple, Mary, Solicitor, Transport Canada**

- Bill S-5, discussion, 3:11
- Bill S-6, discussion, 2:7-10, 11; 4:6-12

**Transport, Minister of**

- Container accidents, authority to investigate, 1:5

**Transport and Communications, Standing Senate Committee**

- Bill S-5
  - Authority of committee, 1:19; 3:19; 6:8, 13-4
  - CTC manpower cuts, statistics, request, 1:16-7, 18-20; 3:16
  - Report to Senate without amendment, 3:5, 29, 30
  - Transport Canada chart: "Marine surveyors in Canada", 3:14-6
- Bill S-5, referral back
  - Motion, 6:4
  - Precedents, 6:17-9
  - Report to Senate without amendment, 6:4
- Bill S-6
  - Discrepancy in use of term "Charges", further evidence requested, 2:12, 15
  - Report to Senate with amendments, 5:4

**Transport Canada**

- Bill S-5
  - Administration, 1:16; 3:14-6
  - Inspection manpower, 1:16-7; 3:14-6

**Rose, M. C.A., premier conseiller, Relations internationales, Transports Canada**

- Bill S-5, second renvoi, 6:9, 10, 11

**Rowe, honorable Frederick W., sénateur (Lewisporte)**

- Bill S-5, 3:8, 22, 24
- Bill S-5, second renvoi, 6:7, 9, 15

**SIMC**

- Voir*
- Syndicat international des marins canadiens

**Saint-Jean, port de**

- Grues, inspection des, 1:20-2
- Mort accidentelle d'un débardeur, 1:22

**Sauvegarde de la vie en mer, convention internationale sur**

- Voir*
- Convention internationale sur sauvegarde de la vie en mer

**Sécurité des conteneurs, convention internationale sur**

- Voir*
- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

**Sécurité des navires**

- Inspection, 1:20-2

**Service d'inspection des navires**

- Inspection des conteneurs, 3:13

**Sidney, port de, Nouvelle-Écosse**

- Inspecteurs de sécurité des navires, 1:21

**Smith, honorable George I., sénateur (Colchester), Président du Comité**

- Bill S-5, 1:8, 9, 12, 13, 15, 17; 3:6, 7, 8, 10, 13
- Autorité du comité, 1:19; 3:19
- CCT, témoins, demande pour, 1:20
- Changements aux articles, 1:5-8
- Rapport au Sénat, 3:29-30
- Renseignements additionnels, 1:18, 22; 3:6, 16-7
- Texte officiel, 1:10, 11
- Transports Canada, attribution d'années-personnes, 3:15, 26, 27, 28
- Bill S-5, second renvoi, 6:6-21
- Bill S-6, 2:5, 6, 7, 16; 5:6, 7, 8
- "Charges", clarification de terme, 2:8-15; 4:6-9, 11-2

**Sociétés de classification**

- Exemples, 3:12, 25

**Statuts du Canada, 1871**

- Chapitres 33, 2:9-10; 4:5-7

**Statuts du Canada, 1882**

- Chapitre 45, 2:8-9, 11; 4:5

**Stevens, honorable Sinclair, président, Conseil du Trésor**

- Restrictions de main-d'œuvre, 1:6-7

**Transport Canada—Cont'd**

- Classification societies, approved, 1:12
- Coastguard surveyors, 1:16
- Person-year allotment, chart, 3:14-6

**Transport of Dangerous Goods, Recommendations Prepared by the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods—United Nations, 1977**

- Classes of goods, 3:7
- Contents, 3:7
- Radioactive substances, 3:10, 11
- “Recommendations”, definition, 3:7

**Treasury Board Canada**

- A-Base review procedures, 3:26-7
- CTC manpower reductions, 1:17, 18-9; 3:16-9, 20-1, 26-8, 29; 6:7
- Transport Canada manpower reductions, 1:16-7, 18-9; 3:29

**Tremblay, Hon. Arthur, Senator (The Laurentides)**

- Bill S-5, referral back, 6:16, 19

**Turner, Charles Robert, M.P. (London East)**

- Railway inspection, concern, 1:17, 19

**United States Coastguard**

- Safe containers convention, administration, 1:16

**Zuzyk, Hon. Paul, Senator (Port Garry)**

- Bill S-5, 1:10, 11

See following page for list of witnesses.

**Substances radioactives**

- Transport des, 3:10-1

**Syndicat international des marins canadiens (SIMC)**

- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, participation, 1:9

**Temple, M<sup>me</sup> Mary, avocat, Transports Canada**

- Bill S-5, 3:11
- Bill S-6, 2:7-10, 11; 4:6-8, 10-2

**Transport des marchandises dangereuses, Recommandations préparées par le Comité d'experts sur le transport des marchandises dangereuses—Nations Unies, 1977**

- Catégories de marchandises, 3:7
- «Recommandations», définition, 3:7
- Substances radioactives, 3:10, 11
- Teneur, 3:7

**Transports, ministre**

- Accidents aux conteneurs, autorité d'ordonner une enquête, 1:5

**Transports Canada**

- Attribution d'années personnes, diagramme, 3:14-6
- Bill S-5
  - Administration, 1:16, 3:14-6
  - Main-d'œuvre pour inspection, 1:16-7; 3:14-6
- Garde côtière, 1:16
- «Sociétés de la classification» approuvés, 1:12

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent**

- Bill S-5
  - Autorité du comité, 1:19; 3:19; 6:8, 13-4
  - CCT, réduction de main-d'œuvre, statistiques, demande, 1:16-7, 18-20; 3:16
  - Rapport au Sénat, sans amendement, 3:5, 29, 30
  - Transports Canada, diagramme: «Les experts maritimes au Canada», 3:14-6
- Bill S-5, second renvoi
  - Motion, 6:4
  - Précédents, 6:17-9
  - Rapport au Sénat sans amendement, 6:4
- Bill S-6
  - Divergence dans l'emploi du terme «frais», évidence additionnelle demandée, 2:12, 15
  - Rapport au Sénat avec amendements, 5:4

**Tremblay, honorable Arthur, sénateur (Les Laurentides)**

- Bill S-5, second renvoi, 6:16, 19

**Turner, M. Charles Robert, député (London Est)**

- Inspection pour chemin de fer, inquiétude, 1:17, 19

**United States Coastguard**

- Sécurité des conteneurs, convention, administration, 1:16

**Zuzyk, honorable Paul, sénateur (Port Garry)**

- Bill S-5, 1:10, 11

Voir sur page suivante liste de témoins.

**Witnesses**

- Beaudry, Norman, Director, International Relations, Transport Canada
- Bertrand, Gérard, Q.C., Associate Chief Legislative Counsel, Department of Justice Canada
- Cameron, S.D., Senior Assistant Deputy Minister, Transport Canada
- Clark, Peter, International Transport Policy Committee, Canadian Transport Commission
- Findlay, Don, Director, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Transport Canada
- Hanley, J., Director General, Personnel, Finance, Program Coordinator and Corporate Planning, Canadian Transport Commission
- Lamarre-Proulx, Louise, Solicitor, Transport Canada
- McKay, Captain Barry, Superintendent, Cargoes and Containers, Ship Safety, Canadian Coastguard, Transport Canada
- Magee, John A.D., Commissioner, Canadian Transport Commission
- Quail, R.A., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada
- Rose, C.A., Senior Adviser, International Relations, Transport Canada
- Temple, Mary, Solicitor, Transport Canada

For pagination, *see* Index by alphabetical order.

**Témoins**

- Beaudry, M. Norman, directeur, Relations internationales, Transports Canada
- Bertrand, M. Gérard, c.r., premier conseiller législatif, ministère de la Justice Canada
- Cameron, M. S.D., sous-ministre adjoint principal, Transports Canada
- Clark, M. Peter, Comité de politique en matière de transport, Commission canadienne des transports
- Findlay, M. Don, directeur de Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Transports Canada
- Hanley, M. J., directeur général, Personnel, Finance, Coordination des programmes et planification générale, Commission canadienne des transports
- Lamarre-Proulx, M<sup>me</sup> Louise, avocat, Transports Canada
- Magee, M. John A.D., commissaire, Commission canadienne des Transports
- McKay, capitaine Barry, surintendant, Cargaisons et conteneurs, Sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Transports Canada
- Quail, M. R.A., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, Transports Canada
- Rose, M. C.A., premier conseiller, Relations internationales, Transports Canada
- Temple, M<sup>me</sup> Mary, avocat, Transports Canada

Pour pagination, *voir* Index par ordre alphabétique.





	<b>Canada Post</b> Postage paid	<b>Postes Canada</b> Port payé
<b>Third class Troisième classe</b>		
<b>K1A 0S7 HULL</b>		

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7









