



Transports Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises dangereuses

Transport Canada
Safety and Security
Dangerous Goods



Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

« ENTRE LES LIGNES »

Loi visant à accroître la sécurité publique
en matière de transport des marchandises dangereuses

Guide officiel de la Loi de 1992 à l'intention des inspecteurs

2^{ième} version, juin 1995
Mise à jour, mars 1999

TP 11547F

Canada 

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

« ENTRE LES LIGNES »

Loi visant à accroître la sécurité publique
en matière de transport des marchandises dangereuses

Guide officieux de la Loi de 1992 à l'intention des inspecteurs

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	0.1
Article 1 - Titre abrégé	1.1
Article 2 - Définitions	
Contenant	2.1
Contenant normalisé	2.2
Importer	2.3
Indication de danger	2.5
Inspecteur	2.6
Manutention	2.7
Marchandises dangereuses	2.8
Ministre	2.10
Moyen de transport	2.11
Navire	2.12
Normes de sécurité	2.13
Registre d'expédition	2.14
Règles de sécurité	2.15
Rejet accidentel	2.16
Sécurité publique	2.17
Article 3 - Champ d'application	3.1
Article 4 - Accords administratifs fédéraux-provinciaux	4.1
Article 5 - Conditions d'application	5.1
Article 6 - Indication de danger trompeuse	6.1
Article 7 - Plan d'intervention d'urgence	7.1
Article 8 - Indication de contenant normalisé	8.1
Article 9 - Avis de rappel ou de défectuosité	9.1
Article 10 - Désignation des inspecteurs	10.1
Article 11 - Attestation	11.1
Article 12 - Désignation	12.1
Article 13 - Autorisation et ordres des inspecteurs	13.1
Article 14 - Solvabilité	14.1

Article 15 - Contrôle d'application	15.1
Article 16 - Mandat de perquisition	16.1
Article 17 - Mesures correctives	17.1
Article 18 - Obligation de faire rapport et d'intervenir en cas d'urgence	18.1
Article 19 - Mesures d'intervention	19.1
Article 20 - Responsabilité personnelle en cas d'intervention d'urgence	20.1
Article 21 - Enquêtes	21.1
Article 22 - Recouvrement des frais et dépenses	22.1
Article 23 - Avis de communication de renseignements	23.1
Article 24 - Nature des renseignements protégés	24.1
Article 25 - Programmes de recherches	25.1
Article 26 - Comités consultatifs	26.1
Article 27 - Règlements	27.1
Article 28 - Conformité aux règlements	28.1
Article 29 - Arrêté ministériel	29.1
Article 30 - Publication des projets de règlement et arrêtés	30.1
Article 31 - Permis de sécurité équivalente ou d'urgence	31.1
Article 32 - Protection du public	32.1
Article 33 - Peines : Amendes et emprisonnement	33.1
Article 34 - Peines : Ordonnances du tribunal	34.1
Article 35 - Prescription	35.1
Article 36 - Infraction continue	36.1
Article 37 - Tribunal compétent	37.1
Article 38 - Poursuite d'une société	38.1

Article 39 - Poursuite de dirigeants de personnes morales	39.1
Article 40 - Disculpation en raison de l'exercice d'une diligence raisonnable	40.1
Article 41 - Preuve	41.1
Article 42 - Indications de danger et documents d'expédition à titre de commencement de preuve	42.1
Article 43 - Modifications corrélatives	43.1
Article 44 - Modifications corrélatives	44.1
Article 45 - Modifications corrélatives (Loi canadienne sur la protection de l'environnement)	45.1
Article 46 - Modifications corrélatives (Projet de loi C-13)	46.1
Article 47 - Abrogation de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1980	47.1

INTRODUCTION

Le présent guide a été rédigé à l'intention des inspecteurs nommés en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Son objectif est de commenter la signification de chaque article de la loi, et le cas échéant, la politique relative à son application.

Le numéro de la page au coin inférieur droit comprend deux chiffres séparés par un point décimal. Le premier correspond au numéro de l'article décrit. Le deuxième sert à numéroter de façon séquentielle les pages relatives à un article donné.

Certaines interprétations ou politiques peuvent changer en raison d'une décision judiciaire. Le cas échéant, les décisions judiciaires pertinentes seront ajoutées.

Chaque page est datée au coin supérieur droit et les pages ayant fait l'objet de modifications ultérieures porteront la date de la mise à jour.

On rappelle aux inspecteurs que le terme «province» comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

DÉNI DE RESPONSABILITÉ

Les utilisateurs du présent guide doivent garder à l'esprit que ce document est rédigé à titre indicatif seulement et que par conséquent, il n'a aucune sanction officielle. Ils doivent notamment se rappeler que tous les commentaires figurant sous les rubriques « Entre les lignes » ou « Décisions judiciaires pertinentes » sont uniquement indiqués à des fins de discussion.

Tout commentaire sur le présent guide serait bienvenu et peut être adressé à :

Directeur général
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

ARTICLE 1

Titre abrégé

1. *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.*

ENTRE LES LIGNES

Le titre abrégé a été modifié par insertion de la date « 1992 », afin de le distinguer de celui de la loi précédente. La date doit figurer dans la citation de la loi, soit : *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, Loi de 1992 sur le TMD...*

ARTICLE 2 - « Contenant »

« contenant » Emballage, conteneur ou toute partie d'un moyen de transport pouvant servir à contenir des marchandises.

ENTRE LES LIGNES

La Loi de 1980 comportait les définitions des termes « conteneur » et « emballage » qui ont été supprimées dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. En effet, il n'est plus nécessaire de les distinguer l'une de l'autre puisque la définition actuelle englobe tous les moyens servant à contenir des marchandises et toutes les parties d'un moyen de transport pouvant remplir cette fonction.

Il existe une distinction entre la partie d'un moyen de transport servant à contenir des marchandises (p. ex. la citerne faisant partie d'un camion-citerne) et le moyen de transport même (p. ex. le camion). Cette distinction provient du fait que la loi et le règlement ont pour objet de traiter, dans une large mesure, de certains contenants (p. ex. établissement des normes régissant les caractéristiques et l'utilisation des citernes montées sur un châssis de camion ou un châssis de wagon de chemin de fer) et, dans une moindre mesure, des moyens de transport (p. ex. obligation, dans certains cas, d'apposer des indications de danger sur le moyen de transport en vue de signaler le danger présenté par la marchandise transportée).

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Contenant normalisé »

« contenant normalisé » Tout contenant conforme aux normes de sécurité prévues par règlement.

ENTRE LES LIGNES

Pour déterminer si un contenant spécifique constitue un contenant normalisé, on doit vérifier s'il existe des normes de sécurité réglementaires relatives au contenant visé. Le cas échéant, la définition est applicable.

Ces normes ne seront établies que dans la mesure où le contenant en question sert ou est susceptible de servir à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses, conformément à la définition des « normes de sécurité ». On aurait pu ajouter les mots « servant ou susceptibles de servir à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses » à la fin de la définition de « contenant normalisé » afin de rendre la définition plus claire. Toutefois, ces termes s'appliquent déjà en raison de la définition de « normes de sécurité ».

Il est important de noter que tout contenant qu'un fabricant, un importateur, un distributeur, etc., essaie de « faire passer » comme étant conforme aux normes, doit être considéré comme un contenant normalisé. L'expression « faire passer » est tirée du Code criminel et peut être interprétée comme s'appliquant à un acte visant à faire croire notamment à un client ou à un utilisateur éventuel que le contenant est un contenant normalisé. Ainsi, un contenant portant une indication de danger montrant la conformité aux normes de sécurité doit être considéré comme un contenant normalisé.

Il est possible qu'un contenant normalisé (p. ex. portant une indication) ne respecte pas ces normes réglementaires. Ces contenants continuent d'être assujettis à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et en fait ne sont pas conformes.

ARTICLES CONNEXES

- Article 6 - Le contenant doit correspondre aux indications.
- Article 8 - Le contenant normalisé doit porter une indication.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Importer »

« importer » Importer au Canada; la présente définition vise également le transport de marchandises provenant de l'étranger et se dirigeant vers une autre destination, sauf lorsqu'il s'effectue par navire ou aéronef non immatriculé au Canada.

ENTRE LES LIGNES

Le Programme relatif au transport des marchandises dangereuses s'appuie sur les activités de l'expéditeur qui doit déterminer si les marchandises expédiées sont dangereuses ou non. Entre autres fonctions, l'expéditeur doit correctement classer, marquer et emballer les marchandises dangereuses avant leur transport. L'efficacité de ce programme dépend de la façon dont l'expéditeur (le plus souvent, le fabricant) s'acquitte de ses tâches.

Un problème se pose alors, soit celui du traitement d'une expédition provenant de l'étranger. Certains mécanismes doivent être en place pour assurer que les activités de classification, de documentation, de marquage et d'emballage ont bien été exécutées à l'origine avant le transport des marchandises au Canada. Dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1980*, on a tenté de traiter ce problème en exigeant que quiconque expédie des marchandises dangereuses au Canada ait un mandataire pour le représenter au Canada. Malheureusement, au Canada, ce mandataire s'engageait seulement à recevoir les documents au nom de l'expéditeur. En pratique, il n'y avait aucun responsable en vertu de la loi canadienne pour les activités de l'expéditeur et personne à poursuivre afin d'assurer le respect de la loi.

Pour y remédier, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* attribue la responsabilité à une personne assujettie à la loi canadienne afin qu'au moment de l'importation au Canada, les marchandises dangereuses ou les contenants soient conformes à la loi canadienne.

On peut se questionner sur l'identité de l'importateur réel au Canada, par exemple le destinataire, le transporteur, etc. Aucune cause n'a été débattue dans le domaine, mais on peut s'attendre à ce que cette question se pose un jour.

La définition exclut les marchandises contenues dans un navire ou un aéronef non immatriculé au Canada qui ne doivent pas être déchargées au Canada. Ainsi, il est reconnu que ces moyens de transport sont réglementés par leur pays d'immatriculation tout comme les navires ou les aéronefs immatriculés au Canada et transportant des marchandises dangereuses à l'extérieur du Canada sont régis par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* en vertu du paragraphe 3(2).

La définition du terme « importer » inclut les marchandises transportées par camion ou par train transitant au Canada, p. ex. du Maine au Nouveau-Brunswick et de retour au Maine, ou de Washington en Alaska en passant par l'Alberta et le Yukon, par camion. Il est à noter qu'en vertu du paragraphe 3(3), la loi ne s'applique pas dans la mesure éventuellement fixée par un règlement ou au titre d'un permis. Actuellement, un règlement annule certaines exigences relatives à la planification des interventions d'urgence pour les transits inférieurs à 70 km.

ARTICLES CONNEXES

Article 3 - Exceptions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Indication de danger »

« indication de danger » Toute information – quels que soient sa forme et son support – destinée à signaler soit les risques présentés par des marchandises dangereuses, soit la conformité aux normes de sécurité réglementaires et à placer en évidence sur ces marchandises, les contenants et les moyens de transport utilisés pendant leur manutention, leur demande de transport ou leur transport ainsi qu'aux installations utilisées à leur égard. (*Safety Mark*)

ENTRE LES LIGNES

Les indications de danger, selon leur définition, peuvent être divisées en deux catégories. La première englobe les indications de danger servant à montrer la conformité aux normes de sécurité réglementaires d'un contenant, d'un moyen de transport ou d'installations. La seconde comprend les indications de danger signalant la nature du danger que présentent les marchandises dangereuses.

L'indication des Nations Unies placée sur des caisses en carton désignant que les caisses sont conformes aux Normes types d'exigences de rendement de l'ONU et les indications TC ou CTC sur des cylindres sont des exemples du premier type. Il est à noter qu'aucune marchandise dangereuse ne doit être présente.

Les plaques et les étiquettes constituent des exemples du second type.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Inspecteur »

« inspecteur » La personne désignée à ce titre conformément au paragraphe 10(1) de la Loi.

ENTRE LES LIGNES

La loi prévoit la nomination d'inspecteurs ayant pour tâches de mener des inspections afin de déterminer s'il y a conformité. Ce travail comprend la cueillette de preuves dans les cas où une inobservation est constatée ou soupçonnée, menant probablement à des mesures exécutoires. D'autres tâches et d'autres pouvoirs incombent aux inspecteurs en vertu de la loi comme ceux visant à assurer la sécurité en cas de rejet accidentel effectif ou imminent de marchandises dangereuses à partir d'un contenant utilisé pour la manutention ou le transport des marchandises dangereuses.

Un inspecteur n'est pas automatiquement désigné selon sa fonction, son poste ou la façon dont il a été embauché. Un Inspecteur est seulement nommé lorsque le ministre (ou la personne qu'il a désignée) est convaincu qu'il peut s'acquitter convenablement des tâches qui lui seront assignées. N'importe qui peut être nommé inspecteur bien qu'en pratique, ce poste soit réservé aux fonctionnaires fédéraux et provinciaux.

ARTICLES CONNEXES

Article 10 - Désignation des inspecteurs; utilisation d'un certificat attestant la qualité d'inspecteur

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Manutention »

« manutention » Toute opération de chargement, de déchargement, d'emballage ou de déballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après. Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont incluses dans la présente définition.

ENTRE LES LIGNES

Cette définition utilise le mot « dans » (comme un moyen d'emballage) pour inclure des mots comme « dans », « à l'intérieur de », « sur » et « de ». Chargement permet la notion de « à l'intérieur de » comme moyen d'emballage ou « sur » comme un moyen de transport; déchargement permet la notion de « de » comme un moyen d'emballage ou de transport et : emballage et déballage permettent tous les concepts.

La définition comprend la phrase « Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont incluses dans la présente définition ». Cela inclurait le stationnement d'une remorque pendant la nuit en attendant l'arrivée d'un nouveau tracteur, lorsque le fret n'est dérangé d'aucune façon. Quand les marchandises sont déchargées d'un camion et mises dans un entrepôt en attendant d'être ramassées ultérieurement par plusieurs camionnettes de livraison, il devient plus difficile de déterminer s'il s'agit d'entreposage en cours de transport ou d'entreposage proprement dit. La référence aux documents pourrait être utile, p. ex. le véhicule est-il arrivé au point de destination ou est-il encore en route? On peut trouver un exemple extrême dans les contenants de produits contaminés par les BPC à Saint-Basile-Le-Grand qui, au moment de la rédaction de ce rapport, y séjournent depuis trois ans. Les marchandises sont emballées et prêtes à être transportées. S'agit-il d'entreposage en cours de transport? Que dire des contenants qui ont quitté Saint-Basile-Le-Grand, se sont rendus en Angleterre et sont maintenant à Baie-Comeau attendant leur prochain déplacement?

Le ministère reconnaît qu'avec près de 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par année, il faut parfois déterminer l'« entreposage en cours de transport » selon chaque cas particulier.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Marchandises dangereuses »

« marchandises dangereuses » Produits, substances ou organismes appartenant, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux classes figurant à l'annexe.

ENTRE LES LIGNES

Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses prévoit une série de critères et d'essais permettant d'évaluer les produits à expédier afin de déterminer s'il s'agit de marchandises dangereuses aux termes du règlement. Les marchandises dangereuses sont les produits, les substances ou les organismes qui, en raison de leur nature, satisfont à une ou à plusieurs conditions des essais ou qui sont désignés spécifiquement comme marchandises dangereuses par le règlement indépendamment des essais.

On devrait ajouter d'autres commentaires relativement aux déchets de marchandises dangereuses. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses retient trois types de déchets au titre de marchandises dangereuses. Le premier englobe les marchandises dangereuses utilisées aux fins prévues et qui sont maintenant des déchets, mais qui comportent suffisamment de dangers pour constituer des marchandises dangereuses. On les appelle déchets de marchandises dangereuses. En général, leur appellation réglementaire demeure la même qu'auparavant, mais elle est précédée du terme « déchet ». Ainsi, l'« acide nitrique » devient « déchet d'acide nitrique ».

La deuxième catégorie de déchets traités comme marchandises dangereuses est celle des « flux » de déchets qui peuvent raisonnablement être dangereux, bien que le danger puisse varier d'un jour à l'autre. Par exemple, les déchets biomédicaux provenant de la salle d'opération d'un hôpital peuvent être infectieux certains jours et d'autres, non. Il est évident qu'il peut être parfois difficile de le savoir avec certitude. Ainsi, certaines marchandises sont désignées comme étant des déchets de marchandises dangereuses en raison de leurs origines. En voici des exemples : déchet type 7 (*boues du traitement des effluents des revêtements d'aluminium*) et déchet type 97 (*boues de réservoir de décantation des opérations de cokéfaction*).

La troisième catégorie des déchets réglementés est appelée, dans le règlement, « déchets dangereux » et comprend les déchets dont les résultats aux essais (au moyen de tests de toxicité sur les lixiviats) dépassent les limites de sécurité établies. Ces déchets sont identifiés pendant le transport, car ils nécessitent des mesures particulières s'ils sont rejetés au cours d'un accident, en raison de leur éventuel impact destructeur sur l'environnement.

Il existe d'autres déchets qui sont régis par Environnement Canada et par certains ministères de l'environnement provinciaux. En Ontario, l'ordre des marchandises selon la gravité immédiate des dangers qu'elles présentent lors d'un accident en cours de transport s'établit comme suit : les marchandises dangereuses, les déchets de marchandises dangereuses, les flux de déchets désignés comme marchandises dangereuses, les déchets indiqués comme dangereux à la suite d'un test de toxicité sur les lixiviats et enfin, les autres déchets désignés soit par Environnement Canada, soit par les ministères de l'environnement provinciaux.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Ministre »

« ministre » Le ministre des Transports.

ENTRE LES LIGNES

Bien que cette définition soit très simple, il est moins simple de déterminer qui peut exécuter les tâches du ministre et assumer les responsabilités de ce dernier. Par exemple, l'article 25 stipule que le ministre peut effectuer des recherches seul ou en collaboration avec d'autres. Dans ce cas, un ou plusieurs représentants du ministre peuvent agir en son nom. Il en est de même à l'article 23. C'est ce qu'on peut appeler une délégation de pouvoirs.

Dans plusieurs articles, on a limité la définition s'appliquant à la personne qui pouvait agir pour le ministre en recourant à la phrase « le ministre ou la personne qu'il désigne aux fins du présent article... »

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Moyen de transport »

« Moyen de transport » Tout engin utilisé ou utilisable pour le transport des personnes ou des marchandises. Sont inclus dans la présente définition les engins se déplaçant sur terre, dans les airs, sur ou dans l'eau, ainsi que les canalisations.

ENTRE LES LIGNES

Cette définition vise à comprendre tous les engins utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises.

Cette définition a été incluse surtout parce que dans de nombreux cas, les moyens de transport doivent comporter des plaques destinées à fournir de l'information. Le programme relatif au certificat de véhicule d'explosifs exige également que le moyen de transport soit défini.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Navire »

« navire » Toutes sortes de bâtiments, bateaux ou embarcations conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, indépendamment de leur mode de propulsion ou de l'absence de propulsion.

ENTRE LES LIGNES

Cette définition de « navire utilisé » est extraite de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Comme les marchandises dangereuses transportées en vrac par navire sont couvertes par la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* vise à comprendre tous les autres déplacements de marchandises dangereuses par navire, la définition du terme « navire utilisé » dans les deux lois doit être identique afin d'assurer qu'aucune activité devant être réglementée n'échappe à la réglementation en raison d'un écart entre deux définitions du terme « navire ».

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Normes de sécurité »

« normes de sécurité » Normes régissant les caractéristiques, la réalisation, l'équipement et l'utilisation des contenants et des installations servant ou susceptibles de servir à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses.

ENTRE LES LIGNES

Tout comme la définition des « règles de sécurité », cette définition se limite au concept de sécurité publique. Il est à noter que les normes respectées dans la fabrication d'un contenant ne constituent pas toutes automatiquement des « normes de sécurité ». Seulement les normes relatives aux activités ou aux rendements indiquées dans la définition **et** devant être suivies selon le règlement (voir l'alinéa 27(1)j) sont des « normes de sécurité ». Veuillez noter que lorsque les termes « normes » et « sécurité » sont employés ensemble dans le présent document dans l'expression « normes de sécurité », ils se rapportent à l'expression définie aux présentes.

Les normes de sécurité peuvent être, sans s'y limiter, des documents publiés par un organisme de rédaction de normes, un gouvernement ou un organisme industriel.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Registre d'expédition »

« registre d'expédition » Tout registre relatif à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses et en donnant la désignation ou fournissant des précisions à leur sujet. Sont notamment incluses dans la présente définition les informations conservées par moyen électronique.

ENTRE LES LIGNES

Cette définition est plus étendue que celle des documents d'expédition donnée dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1980 afin de comprendre les informations conservées par moyen électronique. L'expression « document d'expédition » sera toujours largement employée dans les règlements pour désigner le document devant accompagner un chargement.

Aux termes de la loi, la signification de l'expression « registre d'expédition » est limitée à tout renseignement utile à l'application de la loi.

ARTICLES CONNEXES

Article 15 - Inspection des registres d'informations conservées par moyen électronique

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Règles de sécurité »

« règles de sécurité » Règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l'établissement de rapports relatifs à ces activités et la formation des personnes qui se livrent à celles-ci.

ENTRE LES LIGNES

Cette définition est utilisée lorsqu'on établit que des règlements peuvent être mis au point relativement à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses, à l'établissement de rapports relatifs à ces activités et à la formation des personnes qui se livrent à celles-ci. Hors contexte, cette définition semble permettre l'établissement d'une grande variété de règles quant au transport des marchandises dangereuses. Toutefois, le préambule de la loi (loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses) et la nature générale des autres articles de la loi assurent que les règles de sécurité sont vraiment reliées à la sécurité. L'article 13 de la *Loi d'interprétation* stipule que le préambule fait partie du texte et en constitue l'exposé des motifs.

Par exemple, les normes CSA et celles de l'ONGC visant la sélection des emballages à utiliser dans le cas de marchandises dangereuses spécifiques sont comprises dans les règles de sécurité. Celles-ci sont différentes des normes de sécurité qui portent sur les caractéristiques, la fabrication ou l'utilisation des contenants indépendamment de leur application. Il est à noter que lorsque les termes « sécurité » et « normes » sont employés ensemble dans le présent document dans l'expression « normes de sécurité », ils se rapportent à l'expression définie aux présentes.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Rejet accidentel »

« rejet accidentel » Tout rejet imprévu ou fortuit – notamment par émission, fuite, perte, émanation ou explosion – de substances provenant de marchandises dangereuses ou de leurs éléments constitutifs, ou toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles marchandises, de rayonnements ionisants d'un niveau supérieur à celui fixé par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*.

ENTRE LES LIGNES

La loi a été établie afin de promouvoir la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses en veillant à ce qu'en aucune circonstance, le danger éventuel inhérent à une marchandise dangereuse ne se réalise de façon accidentelle. Bien que la définition de rejet accidentel ainsi qu'elle apparaît comprenne les rejets accidentels de marchandises dangereuses ne faisant pas l'objet d'un transport, la phrase définie est seulement utilisée dans les articles 18, 19 et 21 dans la phrase « rejet accidentel – pendant la manutention ou le transport – provenant de contenants de marchandises dangereuses ».

La loi comporte aussi une disposition permettant d'établir une distinction entre les rejets accidentels selon qu'ils sont supérieurs ou inférieurs aux quantités réglementaires en cause (article 18).

Un déchargement prévu de marchandises dangereuses ne constitue pas un rejet accidentel.

Un rejet accidentel ne constitue pas une infraction en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Toutefois, s'il résulte, par exemple, de l'utilisation ou de la manutention d'un contenant non approprié ou de la mauvaise manutention d'un contenant, il s'agirait alors d'une infraction. Il est à noter qu'un contenant peut avoir été en conformité avec la loi avant un accident; toutefois, s'il a été endommagé, il peut ne plus l'être à la suite de l'accident.

ARTICLES CONNEXES

Article 18

Article 19

Article 21

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 2 - « Sécurité publique »

« sécurité publique » Protection de la santé ou de la vie humaine, des biens ou de l'environnement.

ENTRE LES LIGNES

Le terme « publique », utilisé dans l'expression « sécurité publique », a deux significations. La première met en évidence le fait que la loi comprend la sécurité des tierces parties, allant au-delà des limites de l'entreprise commerciale pour s'appliquer au public en général. La deuxième signification n'est pas aussi évidente et c'est pourquoi on en donne une définition. En effet, la sécurité publique vise non seulement les gens mais aussi les biens et l'environnement. Ce dernier est d'ailleurs traité comme un concept particulier dans la loi.

ARTICLES CONNEXES

Alinéa 34(1) c) - Renvoi aux problèmes environnementaux eux-mêmes

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 3

Champ d'application

3.(1) La présente loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

(2) La présente loi s'applique dans tous les domaines où le Parlement a compétence, notamment aux marchandises dangereuses qui ne se trouvent pas au Canada mais dont le transport est effectué par des navires ou des aéronefs qui y sont immatriculés.

(3) La présente loi ne s'applique pas dans la mesure éventuellement fixée par un règlement pris aux termes de l'alinéa 27(1)e) ou au titre d'un permis délivré en vertu de l'article 31.

(4) Elle ne s'applique pas, en outre

a) aux opérations ou objets relevant de la seule responsabilité du ministre de la Défense nationale notamment dans les cas prévus par règlement;

b) au transport de produits par des canalisations régies par la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, la *Loi sur la production et la rationalisation de l'exploitation du pétrole et du gaz* ou par une loi provinciale;

c) aux marchandises dangereuses transportées sans emballage et sans arrimage à bord d'un navire.

ENTRE LES LIGNES

3.(1) Obligation de Sa Majesté.

Ceci signifie que les ministères, organismes, agences et autres entités des gouvernements fédéral et provinciaux doivent se conformer à la loi (sauf en ce qui touche les exceptions au paragraphe 3(3) et à l'alinéa 3(4)a)).

3.(2) Application générale

La démarche adoptée dans la *Loi du transport sur les marchandises dangereuses* de 1980 en vertu de l'article sur le champ d'application a donné lieu à des difficultés réelles ou éventuelles quant aux interprétations judiciaires portant sur les questions de rapport, de formation et de constitution. Le paragraphe 3(2) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* stipule clairement que la loi s'applique dans tous les domaines où le Parlement a compétence. Ce libellé enraie toute possibilité de conflit en ce qui a trait à la loi constitutionnelle.

Toutefois, il pourrait ouvrir la voie à une interprétation de l'étendue de la compétence du gouvernement fédéral. Les questions visant cette rubrique devraient être traitées individuellement si des causes devaient être présentées au tribunal en vue d'une résolution. Voir également les commentaires à l'article 4.

3.(3) Exceptions - Règlements et permis

En vertu du paragraphe 3(2), la loi est applicable dans un grand nombre de cas, y compris lors du transport d'une petite canette de gaz comprimé (boisson gazeuse) d'un magasin à une maison. Il doit donc y avoir une disposition pour exempter certaines activités qui n'ont pas vraiment besoin d'être réglementées. Le règlement actuel établit des exemptions pour des éléments comme le transport de quantités limitées, les biens de consommation et les marchandises dangereuses à l'intérieur des limites d'une usine.

3.(4) Autre exception

Le présent paragraphe exclut les opérations faisant suffisamment l'objet d'autres réglementations.

a) En pratique, la Défense nationale offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui est fourni par la présente loi dans des circonstances normales.

L'alinéa a) est élargi dans le règlement pour englober les cas où une opération ou un objet est considéré comme relevant de la seule responsabilité du ministre de la Défense nationale.

b) Les opérations exclues font l'objet d'autres réglementations.

c) Pour ce qui est de l'alinéa 3(4)c), la loi exclut les marchandises dangereuses transportées sans emballage et sans arrimage à bord d'un navire, car elles sont entièrement régies par la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

ARTICLES CONNEXE

Article 4 - Commentaires portant sur l'autorité législative du Parlement

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 4

Accords administratifs fédéraux-provinciaux

4.(1) Le ministre peut, avec l'agrément du gouverneur-en-conseil, conclure avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux des accords relatifs à l'exécution de la présente loi et, sous réserve des conditions stipulées dans l'agrément, consentir à des modifications des accords.

(2) Le ministre rend les accords publics.

ENTRE LES LIGNES

Certains fonctionnaires provinciaux ont noté qu'il était possible de conclure des accords sans qu'il en soit fait mention dans la loi. Toutefois, ils estiment que le présent article fait en sorte que ces accords soient plus durables et plus fermes pour les parties. Les fonctionnaires provinciaux/ fédéraux préfèrent que puisse se continuer l'association fédérale/ provinciale existante.

Aux questions visant l'administration du programme des marchandises dangereuses par le gouvernement fédéral et les provinces, vient s'ajouter celle de l'interaction des lois et des règlements fédéraux et provinciaux. Dans l'ensemble, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permet de légiférer avec la totalité des règles et des interdictions contenues dans le règlement. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses du gouvernement fédéral a été élaboré en collaboration avec les provinces; en outre, il a été adopté non seulement par la loi fédérale mais également par les lois provinciales et est considéré comme un règlement conjoint.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 5

Conditions d'application

5. Quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses doit satisfaire aux conditions suivantes .

- a) les règles de sécurité prévues par règlement doivent être observées;
- b) les documents prévus par règlement doivent y être joints;
- c) les contenants et les moyens de transport doivent être conformes aux normes de sécurité réglementaires et comporter les indications de danger réglementaires.

ENTRE LES LIGNES

À première vue, il pourrait sembler que puisque l'expression «document prévu par règlement» paraît en b), ces derniers ne sont pas considérés comme étant une règle de sécurité. Autrement, n'aurait-il pas fallu les inclure déjà en a)? Les raisons pour lesquelles les deux alinéas a) et b) sont nécessaires et que «les documents prévus par règlement» constituent encore une règle de sécurité, sont dus aux marchandises importées. L'alinéa a) exige que toutes les personnes visées se conforment à certaines règles. Si toutes les personnes visées étaient au Canada, il serait peut-être inutile d'ajouter l'alinéa b). Toutefois, comme près de 70 % des produits chimiques utilisés au Canada sont importés (le Canada en exporte aussi une quantité considérable), et que les expéditeurs des États-Unis ne sont pas assujettis à la loi canadienne/ l'alinéa b) est nécessaire afin d'assurer qu'à l'arrivée des marchandises au Canada, les tâches qui relèvent de l'expéditeur ont été faites.

L'article 5 est le premier article où il est question d'infraction. Il stipule certaines choses à faire ou à ne pas faire. Les articles 6, 7, 8, 9, 13, 14, 18 et 23 contiennent des dispositions du même ordre. Aucun d'eux n'établit d'infraction; cependant, lorsqu'on les lit conjointement avec l'article 33, les infractions sont définies.

De plus, il ne doit pas y avoir de manquement à quelque règlement que ce soit en vertu des alinéas 27(1)h), i), l), n) ou r). De nouveau, en raison de l'article 33, tout manquement constitue une infraction.

L'inobservation d'un ordre émis en vertu des paragraphes 9(2), 17(3) ou (4), 19(2) ou 32(1) est interdite conformément au paragraphe 13(2) et constitue une infraction aux termes de l'article 33.

L'article 34 prévoit la prononciation d'une ordonnance du tribunal, stipule qu'il y a infraction en cas d'inobservation de l'ordonnance et établit les peines. Il est à noter que l'article 33 ne traite pas des ordonnances.

La phrase « les documents prévus par règlement doivent y être joints » signifie que ces documents doivent être dûment remplis et décrire adéquatement la situation visée (p. ex. la classification utilisée est correcte). En effet, l'article 42 reconnaît que les documents font preuve du contenu, jusqu'à preuve contraire.

Enfin, c'est le premier article qui utilise les termes « demande de transport » et « transport » en ce qui a trait à une interdiction. Comme on a pu l'observer précédemment (voir la définition du terme « importer »), le programme s'appuie sur le fait que c'est l'expéditeur qui mène principalement ses activités. Il peut arriver qu'une personne soit à la fois l'expéditeur et le transporteur. Dans ce cas et, comme on l'éclaircira dans le règlement, la même personne peut se livrer à la demande de transport et au transport et être en conséquence, responsable des tâches de l'expéditeur et de celles du transporteur. La présence d'une deuxième personne n'est nullement nécessaire pour que les activités de l'expéditeur (demande de transport) soient significatives.

ARTICLES CONNEXES

Article 2 - Définition du terme « importer »

Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

Article 5 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 7.39 du Règlement

R c. Neptune Food Suppliers Ltd.

03.03.95, Cour provinciale de la C.-B

Condamnation, en vertu de la partie 7, pour **ne pas avoir séparé des denrées alimentaires** de marchandises dangereuses consistant dans des caisses en carton contenant 4 bidons en plastique de 4 litres d'hydroxyde de sodium en solution.

Amende de 500 \$ pour un chef d'accusation et ordonnance de versement de 750 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

Article 5 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 5.1 du Règlement

R c. Acklands Limited

04.12.95, Cour provinciale de la Saskatchewan

Condamnation, en vertu de la partie 5, pour **ne pas avoir apposé de plaque de danger sur un véhicule** transportant des marchandises dangereuses consistant dans une caisse en carton de peroxyde de dibenzoyl organique (UN2087) contenu dans 4 tubes en plastique de 100 g.

Amende de 2 500 \$ pour un chef d'accusation et ordonnance de versement de 5 000 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

Article 5 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 9.2 du Règlement

R c. CP Express et Transport Limitée

09.13.94, Cour provinciale du Québec

Condamnation, en vertu de la partie 5, pour **ne pas avoir étiqueté des marchandises dangereuses** qui avaient été réemballées. Il y a aussi eu une condamnation, en vertu de la partie 9, pour manutention de marchandises dangereuses par un employé non qualifié.

Amende de 5 000 \$ pour chef d'accusation et ordonnance de versement de 20 000 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

R c. 612372 Ontario Inc.
R c. Federal Batteries Ltd.
R c. ROL Handicrafts Limited
R c. Recochem Inc.
R c. Basime Halef
R c. Canadien Pacifique Express et Transport
R c. Lignes aériennes Canadien International
R c. Manfred Leidtke
R c. Wray's Fire Equipment (Kingston) Ltd.
R c. Cooper Energy Services Ltd.
R c. F.W. Woolworth (Canada) Ltd.
R c. Powell River Barge (1985) Ltd.
R c. I Med Oxygen Ltd.
R c. K & W Pipe Canada Ltd.
R c. Baisley & Richer
R c. Ray Kronewit
R c. Grace Dearborn Inc.
R c. Woolworth Canada Inc.
R c. Wajax Industries Limited
R c. Purolator Courier Ltée
R c. Neptune Food Suppliers Ltd.
R c. Acklands Ltd.
R c. Aslchem International Inc.
R c. Laboratoire Choisy Ltée

ARTICLE 6

Indication de danger trompeuse

6. Il est interdit d'avoir, sur un contenant, sur un moyen de transport ou dans une installation une indication de danger réglementaire trompeuse quant à la nature du danger en cause ou à la conformité aux normes de sécurité.

ENTRE LES LIGNES

Cet article a pour but d'assurer que:

- a) lorsqu'une indication de danger est utilisée pour indiquer la nature d'un danger, il y a effectivement un danger et il est correctement identifié;
- b) s'il y a une indication de danger sur un contenant indiquant la conformité avec une norme de sécurité, ce contenant doit alors respecter la norme indiquée par cette indication de danger. Il est à noter que si une indication de danger figure sur un contenant, ce dernier doit être traité comme un contenant normalisé. Voir les commentaires portant sur la définition de « contenant normalisé ».

Le terme « trompeuse » a été retenu pour exempter certains cas, comme la livraison de caisses de carton vides démontables et comportant des étiquettes préimprimées. Dans ces circonstances, les étiquettes ne seraient pas trompeuses. Pareillement, une plaque apposée sur un camion-citerne avant le chargement n'est pas trompeuse. Tout comme il en est avec d'autres articles de la loi et en raison du grand nombre de déplacements de marchandises dangereuses qui s'effectuent chaque année, on doit juger chaque cas séparément pour décider si la présence d'une indication de danger est trompeuse ou non. Il faut tenir compte de l'intention apparente de la personne de vouloir tromper le public sur la nature des marchandises ou du contenant.

L'application la plus courante de cet article en ce qui a trait aux plaques, est d'interdire la mise en place de plaques sur des contenants ou des moyens de transport indiquant la présence d'un danger alors que ce n'est pas le cas.

On peut résumer les articles 5, 6 et 8 comme suit: un contenant normalisé (et par conséquent, un contenant normalisé servant ou susceptible de servir au transport de marchandises dangereuses), doit porter une indication montrant la norme à respecter. En fait, il doit être en conformité avec cette norme et être utilisé lorsque les marchandises dangereuses nécessitent un tel contenant.

ARTICLES CONNEXES

- Article 2 - « Contenant normalisé »
- Article 5 - Contenant approprié à utiliser
- Article 8 - Le contenant normalisé doit porter une indication.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

Article 6 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

R c. Services environnementaux Laidlaw Ltée

17.10.94, Cour provinciale de la C.-B.

La personne morale accusée s'était engagée par contrat à faire une opération de nettoyage qui consistait à retirer des produits chimiques d'un atelier de galvanoplastie abandonné qui se trouvait près de Kamloops. Au cours du nettoyage, on a apposé des étiquettes de produit inflammable sur les fûts de produits chimiques qui étaient en réalité des acides. Lorsqu'on a versé ces derniers dans des fûts en métal, il s'est produit une réaction qui a provoqué un panache de fumée qui, poussé sur la ville de Kamloops par le vent, a amené l'évacuation de quelques résidences.

Condamnation à une amende de 5 000 \$ sous le chef de l'accusation d'avoir des indications de danger réglementaires trompeuses quant à la nature du danger en cause.

R c. Services environnementaux Laidlaw Ltée

ARTICLE 7

Plan d'intervention d'urgence

7.(1) Avant toute demande de transport ou importation des marchandises dangereuses, en quantité ou concentration prévue par règlement, il faut disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé en vertu du présent article.

(2) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut agréer, pour une période déterminée ou non, tout plan qu'il a des motifs raisonnables de croire efficace et réalisable pour intervenir en cas d'accident survenant pendant le transport des marchandises dangereuses visées.

(3) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut agréer le plan avant de connaître les résultats de l'enquête à mener sur les questions à examiner dans le cadre du paragraphe (2) s'il n'a aucune raison de croire que le plan sera inefficace ou irréalisable.

(4) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut révoquer l'agrément dans les cas suivants:

- a) les changements qu'il a des motifs raisonnables de croire nécessaires pour que le plan soit efficace ont été refusés ou n'ont pas été effectués;
- b) il a des motifs raisonnables de croire que le plan n'est plus réalisable.

ENTRE LES LIGNES

Certaines marchandises dangereuses en cause dans un accident peuvent continuer de présenter un danger après le premier accident. Par exemple, un camion-citerne contenant des gaz comprimés ou inflammables peut être dans un état ou dans des circonstances où il y a risque de rupture du réservoir. Pour certaines marchandises dangereuses, comme il est décrit à l'Annexe XII du Règlement, un plan d'intervention d'urgence doit être en place avant l'expédition des produits. L'article 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* prévoit la prestation de conseils d'experts visant à compléter les activités d'intervention d'urgence normales.

Dans la plupart des cas, cette tâche incombe à l'expéditeur, qui est souvent le fabricant, car il connaît parfaitement les caractéristiques du produit et a lui-même choisi le contenant. Supposons, pour la lecture du restant de cet alinéa que l'expéditeur se trouve au Canada. Comme il est indiqué dans les commentaires sur l'article 5, la même personne pourrait se livrer à la demande de transport et au transport, tout en étant à la fois l'expéditeur et le transporteur. La personne

qui établit le document de transport (demandes de transport) est responsable du plan d'intervention d'urgence.

Si l'expéditeur n'est pas au Canada, l'importateur sera responsable du plan.

En pratique, lorsqu'une personne désire expédier (ou importer) une substance figurant à l'Annexe XII, elle devra présenter un résumé d'un plan d'intervention d'urgence et recevra normalement un agrément temporaire immédiat. Une fois que le plan a été soigneusement examiné par les personnes désignées à cette fin (article 12) et qu'il a été reconnu comme étant acceptable, l'agrément se poursuivra. Si le plan s'avère inacceptable, l'agrément provisoire du plan sera annulé. Ainsi, la personne se livrant à la demande de transport ou à l'importation ne serait pas en conformité avec le paragraphe 7(1) si elle continuait l'expédition ou l'importation. L'article 33 établit qu'il s'agit alors d'une infraction.

Si une personne, suivant une annulation de l'agrément (ou le refus d'agrément), désire présenter un nouveau plan légèrement modifié en vue de recevoir un autre agrément « automatique », le paragraphe 7(3) s'appliquerait, du fait que le ministre aurait des raisons de soupçonner que le nouveau plan est irréalisable ou inefficace et l'agrément provisoire ne serait pas accordé.

Les commentaires ci-dessous sur la planification des interventions d'urgence et les opérations d'intervention d'urgence pourraient s'avérer utiles.

La plupart des accidents en cours de transport ne mettent pas en cause des marchandises dangereuses. Lorsque de tels accidents surviennent, les causes ne sont pas reliées, la plupart du temps, au fait qu'il s'agisse de marchandises dangereuses.

Dans le cas d'un rejet accidentel, les effets d'un accident en cours de transport sont souvent similaires à ceux d'un accident survenant dans une installation fixe comme une usine ou un entrepôt. Dans un accident en cours de transport mettant en cause des marchandises dangereuses, certaines personnes possédant en partie le savoir-faire et l'équipement spécialisés nécessaires peuvent être, à l'origine, passablement éloignées du lieu de l'accident.

L'article 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a été établi en vue d'assurer la prestation de conseils de spécialistes afin de compléter les opérations normales d'intervention d'urgence. Essentiellement, l'objectif de cet article est de faire en sorte que le responsable en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* mette au point un plan pouvant assurer que les experts et l'équipement appropriés, entre autres, sont disponibles pour aider en cas de rejet accidentel imminent, arrêter un rejet effectif ou atténuer l'impact des marchandises dangereuses rejetées.

Un plan d'intervention d'urgence a pour but d'assurer la prestation de conseils et d'aide d'experts de l'industrie. Il ne s'agit pas d'un plan complet qui élimine le besoin d'une planification d'urgence. En effet, en ce qui a trait aux interventions en cas de rejets accidentels imminents ou effectifs, il est clair à l'article 19 que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ne s'applique pas aux mesures d'intervention entreprises par des employés des gouvernements provinciaux, y compris les services d'incendie et de police (à moins qu'en raison de la nature de l'événement, ils ne fassent également partie de l'une des catégories réglementées).

En substance, l'article 7 prévoit qu'en ce qui a trait à certaines marchandises dangereuses énumérées dans le règlement, une personne au Canada assume la responsabilité d'assurer la mise en place d'un plan d'intervention approprié pour prévenir un rejet accidentel ou en atténuer les effets.

Le déclenchement d'un plan d'intervention d'urgence a fait l'objet de pourparlers avec les représentants de l'industrie. Il devenait évident que l'industrie devait se doter d'une capacité d'intervention à laquelle on pourrait faire appel dans tout cas d'accident relevant de son ressort, allant d'une mésaventure dans un laboratoire de chimie d'une école secondaire à un accident en cours de transport mettant en cause une entreprise ne disposant d'aucune ressource d'urgence. Par conséquent, le déclenchement **direct** d'un plan de secours n'a pas été inclus dans l'article 7.

Dans de nombreux cas, un plan d'intervention d'urgence serait déclenché par les membres de l'industrie même afin de protéger leurs propres intérêts (par exemple le produit, le contenant, l'achalandage, la responsabilité), ou à la suite d'une demande des services d'urgence d'incendie ou de police. Par ailleurs, si on omet de déclencher le plan d'intervention d'urgence dans une situation qui l'exige, l'alinéa 7(4)b) permettrait au ministre ou à la personne qu'il désigne de révoquer l'agrément du plan.

Dans certains cas, on peut recourir aux dispositions de l'article 19 pour demander le déclenchement d'un plan d'intervention d'urgence. Toutefois, on ne peut s'en prévaloir pour demander le déclenchement d'opérations d'urgence assurées par l'intermédiaire d'un réseau d'entraide semblable à ceux qui ont été établis par l'industrie canadienne. Ces réseaux d'équipes d'intervention qui s'entraident offrent des possibilités d'intervention supérieures à celles que l'on pourrait légiférer. Veuillez consulter l'article 19 pour savoir comment ces réseaux sont encouragés par la loi.

Une description de chacun des quatre paragraphes de l'article 7 suit:

Paragraphe 7(1) : En vertu de ce paragraphe, un plan d'intervention d'urgence agréé doit être en place avant toute demande de transport ou importation de certaines marchandises dangereuses. Nous vous conseillons de revoir la définition du terme « importer » qui comprend le transit en territoire canadien. Il est également important de noter que si un plan est révoqué pour quelque raison que ce soit, la personne souhaitant se livrer à une demande de transport ou à l'importation ne peut pas le faire légalement.

Paragraphe 7(2) : La marche à suivre sera la suivante: dès réception de ce qui semble être une première demande raisonnable, un agrément provisoire sera accordé sous réserve d'une révision. Ultérieurement, une fois que la révision et que toutes les modifications nécessaires auront eu lieu, le plan sera agréé pour une période indéfinie. Toutefois, même un agrément accordé pour une période indéfinie, peut être révoqué en raison d'une cause déterminée comme il est expliqué au paragraphe 7(4).

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses détient un guide sur les éléments essentiels de ce plan et sur le mode d'évaluation adopté par la Direction générale, qui peut être consulté par quiconque doit établir un plan d'intervention d'urgence. Il est également à noter que la conformité avec la norme CAN/CSA Z731-M91 « Planification des mesures d'urgence de l'industrie » n'est pas nécessaire, mais serait certainement suffisante pour satisfaire aux exigences de Transports Canada.

Il est prévu que les personnes désignées pour approuver ces plans seront les titulaires des postes de Directeur général, de Directeur, conformité et intervention et de Chef, opérations d'intervention.

Il est important que le fonctionnaire ayant fait la recherche sur un plan pour en recommander l'agrément demeure toujours au courant du plan au cas où ce dernier serait déclenché à la suite d'un accident particulier. Dans la plupart des cas, lorsqu'un plan est déclenché par des membres de l'industrie, il est prévu que l'on demande à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de confirmer que le plan est approprié à la situation. Une réponse affirmative sera considérée (et est susceptible d'être considérée) comme une mesure découlant de l'alinéa 19(3)b) et en conséquence, les dispositions de l'article 20 relatif à la responsabilité personnelle de l'équipe d'intervention entreront en vigueur. Veuillez consulter les commentaires des articles 19 et 20.

Paragraphe 7(3) : Ce paragraphe permet l'agrément temporaire et rapide d'un plan d'intervention d'urgence et aussi un refus. Ainsi, une entreprise qui soumet un premier plan qui sera examiné ultérieurement et jugé inadéquat, ne pourrait pas le présenter de nouveau comme deuxième plan et s'attendre à

« Voir le déni de responsabilité, page 0.1 »

obtenir un agrément temporaire immédiat. Dans ce cas, le ministre ou la personne qu'il a désignée pourrait refuser le « nouveau » plan s'il croit qu'il sera irréalisable ou inefficace.

Paragraphe 7(4) : L'alinéa a) est clair. En pratique, à moins de graves difficultés rencontrées dans le plan, on établira un rapport provisoire initial soulignant les lacunes de ce dernier avant de produire le rapport officiel demandant les changements nécessaires. Même avec un rapport officiel, on pourrait préciser un délai afin de permettre l'exécution des changements demandés.

L'alinéa b) se rapporte aux cas où le matériel d'intervention est en mauvais état. En pratique, on devrait procéder à des révocations en vertu de l'alinéa a).

ARTICLES CONNEXES

- Article 5 - Commentaires concernant l'expéditeur qui est aussi le transporteur
- Article 12 - Description des personnes habilitées à agréer les plans d'intervention d'urgence
- Article 19 - Restriction relative aux activités et aux personnes assujetties à un plan d'intervention d'urgence
- Article 20 - Protection de la responsabilité pour les équipes d'intervention d'urgence
- Article 33 - Établissement des infractions
- Article 34 - Ordonnances du tribunal
- Alinéa 27(1)s) - Recours en appel

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 8

Indication de contenant normalisé

8. Il est interdit de vendre, d'offrir en vente, de livrer, de distribuer, d'importer ou d'utiliser des contenants normalisés qui ne comportent pas toutes les indications de danger réglementaires.

ENTRE LES LIGNES

Cet article assure qu'un contenant que l'on fait passer pour un contenant normalisé porte les indications de sécurité pertinentes avant d'être vendu, offert en vente, livré, distribué, importé ou utilisé. L'expression « faire passer » est tirée du Code criminel et peut être interprétée comme s'appliquant à un acte visant à faire croire notamment à un client ou à un utilisateur éventuel que le contenant est un contenant normalisé. Ainsi, un contenant portant une indication de danger montrant la conformité aux normes de sécurité doit être considéré comme un contenant normalisé.

En vertu de l'article 6, une fois qu'une telle indication est apposée sur un contenant, ce dernier doit respecter la norme indiquée. Conformément à l'article 5, seul un contenant « approprié » doit être utilisé pour transporter les marchandises dangereuses.

ARTICLES CONNEXES

- Article 5 - Utilisation obligatoire des contenants appropriés
- Article 6 - Le contenant doit correspondre aux indications.
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

Voir les dispositions relatives aux marques de commerce du Code criminel articles 406 à 414. Voir aussi la *Loi sur les marques de commerce, L.R.C. (1985), ch. T-13*.

Article 8 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

R c. Wray's Fire Protection (Kingston) Ltd

09.21.94, Cour provinciale de l'Ontario

Accusation, en vertu de l'article 8, d'avoir illégalement **livré** un contenant normalisé qui ne comportait pas toutes les indications de danger réglementaires.

La compagnie accusée a effectué la requalification de bouteilles à gaz avant de s'être inscrite auprès de Transports Canada. Les indications que ces dernières portaient n'étaient pas réglementaires, car elles ne comprenaient pas de numéro d'inscription.

La cour a imposé une amende de 2 500 \$ et rendu l'ordonnance suivante en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992) :

« Ordonnance rendue en vertu du paragraphe 34(1) de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses pour que tous les cylindres certifiés pendant la période allant du 1^{er} janvier 1993 au 1^{er} novembre 1993 fassent l'objet d'une nouvelle certification. »

R c. Wray's Fire Protection (Kingston) Ltd.

ARTICLE 9

Avis de rappel ou de défectuosité

9.(1) Les fabricants ou importateurs de contenants normalisés doivent tenir un registre de ceux à qui ils fournissent ces contenants.

(2) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut enjoindre aux fournisseurs d'adresser un avis de défectuosité ou de rappel des contenants normalisés qu'il a des motifs raisonnables de croire ne pas être sécuritaires.

ENTRE LES LIGNES

Les fournisseurs et les importateurs doivent tenir des registres de leurs clients directs conformément au règlement 27(1)l). Lorsqu'on a des motifs raisonnables de croire qu'un contenant normalisé n'est pas sécuritaire pour le transport des marchandises dangereuses, il peut être nécessaire d'envoyer un avis (de défectuosité ou de rappel) à ces clients. Ces motifs peuvent reposer sur des résultats d'inspections ou d'essais effectués sur d'autres contenants semblables, c.-à-d, fabriqués en même temps, par le même fabricant, à l'aide d'un même procédé, avec des matériaux semblables, ou présentant les mêmes caractéristiques, etc.

Paragraphe 9(1) : Les registres de l'opération se rapporteront seulement au premier changement de propriétaire. Ainsi, un fabricant devra tenir des registres des clients (distributeurs, utilisateurs et autres) à qui il a fourni directement un produit. Il n'y a aucune exigence en ce qui a trait à la tenue d'autres registres plus avant dans la chaîne de distribution.

Il est à noter que la gamme des contenants normalisés peut s'étendre d'une caisse en carton à un wagon-citerne.

Paragraphe 9(2) : Si un avis de défectuosité est délivré, on pourrait exiger en vertu de l'article 17, d'enlever l'indication de danger attestant la conformité du contenant aux normes de sécurité (inobservation de l'article 6).

Les plus gros contenants comme les wagons-citernes peuvent faire l'objet d'un avis de défectuosité ou de rappel. Dans ce cas, le rappel peut être un énoncé du fabricant ou de l'importateur indiquant qu'il acceptera de faire réparer le contenant. Les caractéristiques du rappel seront établies selon chaque cas particulier et devront être prises soigneusement en considération.

Comme dans toutes infractions, le défaut de se conformer pourrait conduire à l'application de l'article 33 ou de l'article 34.

Il peut arriver que l'application de l'article 9 ne puisse assurer la protection de la sécurité publique. Par exemple, lorsque le contenant a eu plusieurs propriétaires ou que le fabricant ou l'importateur sont disparus. Dans ces cas, l'article 32 peut être plus approprié, car il fournit des indications au propriétaire, à l'exploitant ou à la personne qui a le contenant suspect en sa possession, sous sa responsabilité, sous sa gestion ou son contrôle.

ARTICLES CONNEXES

- Article 6 - Le contenant doit correspondre aux indications.
- Paragraphe 13(2) - Établissement des infractions conjointement avec l'article 33
- Alinéa 27(1)1) - Règlement sur les registres
- Article 32 - Protection du public
- Article 33 - Établissement des infractions
- Article 34 - Ordonnances du tribunal

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 10

Désignation des inspecteurs

10.(1) Le ministre peut désigner toute personne ou catégorie de personnes qu'il estime qualifiée pour remplir les fonctions d'inspecteur dans le cadre de la présente loi; il peut révoquer la désignation en question.

(2) Le ministre remet à chaque inspecteur un certificat attestant sa qualité et indiquant les fins, les classes de marchandises dangereuses, les contenants, les moyens de transport et les lieux pour lesquels l'inspecteur a compétence.

(3) À son arrivée ou au cours de sa visite, l'inspecteur est tenu, sur demande du responsable des lieux et du matériel qui font l'objet de sa visite, de lui présenter son certificat.

ENTRE LES LIGNES

Le paragraphe 10(1) prévoit la désignation de personnes en particulier ou de catégories de personnes pouvant faire office d'inspecteurs. D'habitude, une catégorie de personnes n'est pas nommée par le ministre ou la personne qu'il a désignée.

Le paragraphe 10(2) prévoit la restriction des pouvoirs de l'inspecteur à certaines parties précises de la loi, aux classes de marchandises dangereuses, etc. Les restrictions habituelles sont établies par modalités ou relatives à l'article 19 (par suite des questions de responsabilité).

Conformément au paragraphe 10(3), l'inspecteur doit montrer son certificat au responsable des lieux, au besoin. En pratique, il doit présenter sa carte volontairement.

ARTICLES CONNEXES

- Article 2 - Définition du terme « Inspecteur »
- Article 19 - Autorisations d'intervention en cas de rejet accidentel réel ou imminent

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 11

Attestation

11(1) L'inspecteur qui procède à une visite ou une prise d'échantillon délivre au responsable de l'objet, si celui-ci est scellé ou fermé, une attestation réglementaire prouvant que l'objet a été ouvert pour la visite ou la prise d'échantillon.

(2) L'attestation libère la personne à qui ou en faveur de qui elle est remise de toute responsabilité, civile ou criminelle, découlant de la visite ou de la prise d'échantillon en cause, mais ne la dispense pas de se conformer à la présente loi et à ses règlements.

ENTRE LES LIGNES

Les conditions qui doivent être respectées en vue de la mise en application du paragraphe 11(1) sont les suivantes:

- l'inspecteur doit être la personne qui procède à une visite ou à une prise d'échantillon;
- l'objet ouvert doit avoir été « scellé » ou « fermé ».

En ce qui a trait à la première condition, si une autre personne que l'inspecteur effectue physiquement cette activité, l'inspecteur doit faire preuve de discernement quant à la délivrance d'une attestation. Si une attestation est nécessaire, ou si elle peut être à l'avantage de la personne qui a ouvert l'objet ou a pris l'échantillon à l'origine, il faut la délivrer. Si l'objet n'est pas ouvert « volontairement » et que l'inspecteur procède lui-même à la visite ou à la prise d'échantillon, une attestation doit être délivrée.

Pour ce qui est de la seconde condition, les termes employés sont « scellés ou fermés », ce qui confère une certaine latitude à l'inspecteur. Ainsi, l'ouverture de la porte d'un bureau ou d'une semi-remorque, ne nécessite pas d'attestation. Il en va de même pour l'ouverture de portes non scellées d'un contenant ou du soulèvement d'une bâche de protection.

Cet article a pour objectif de fournir une preuve que la personne responsable de la gestion ou du contrôle (p. ex. le transporteur) n'a pas ouvert l'article en question au cas où elle serait accusée d'avoir causé une contamination ou d'avoir enlevé le produit manquant.

La loi n'exige aucunement qu'un inspecteur du gouvernement fédéral scelle et ferme de nouveau les objets qu'il a ouverts; toutefois, lorsque cette mesure est

appropriée, l'inspecteur doit le faire et consigner ses actes. Le défaut d'agir ainsi exposerait le gouvernement fédéral à être accusé d'avoir permis la contamination ou la perte d'une partie ou de la totalité des marchandises transportées.

ARTICLES CONNEXES

Alinéa 15b) - Ouverture et inspection

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 12**Désignation**

12.(1) Le ministre peut désigner des personnes pour agréer les plans d'intervention d'urgence visés à l'article 7 ou pour prendre les ordres prévus au paragraphe 9(2) ou 32(1) ou pour délivrer des permis en vertu du paragraphe 31(1); il peut révoquer la désignation en question.

(2) Le ministre peut désigner toute personne ou catégorie de personnes pour délivrer les permis visés au paragraphe 31(2); il peut révoquer la désignation en question.

ENTRE LES LIGNES

Référence	Objectif	Personnel visé
Article 7	Permet au ministre de désigner des personnes pour agréer les plans d'intervention d'urgence.	- Directeur général; - Directeur, conformité et intervention - Chef, opérations d'intervention
Paragraphe 9(2)	Ordonner des avis de rappel ou de défectuosité.	- Directeur général; - Directeur, affaires réglementaires ou Directeur, conformité et intervention - Chef des services scientifiques
Paragraphe 32(1)	Donner des ordres touchant la protection.	- Sous-ministre adjoint - Directeur général; - Directeur, affaires réglementaires

Référence	Objectif	Personnel visé
Paragraphe 31(1)	Délivrer des permis d'équivalence.	<ul style="list-style-type: none">- Directeur général;- Directeur, affaires réglementaires, Directeur, conformité et intervention- Chef, Permis ou Chef des services scientifiques
Paragraphe 31(2)	Délivrer des permis d'urgence.	<ul style="list-style-type: none">- Directeur général;- Directeur, affaires réglementaires ou Directeur, conformité et intervention- Chef, opérations d'intervention

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 13

Autorisation et ordres des inspecteurs

13.(1) Lorsque l'inspecteur agit dans l'exercice de ses fonctions, il est interdit:

- a) de manquer à toute demande qu'il peut valablement formuler;
- b) de lui faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse;
- c) sans son autorisation, de déplacer les choses retenues ou déplacées par lui ou à sa demande, ou d'en modifier l'état de quelque manière que ce soit;
- d) d'une façon générale, d'entraver son action.

(2) Toute personne doit se conformer aux ordres prévus aux paragraphes 9(2), 17(3) ou (4), 19(2) ou 32(1).

(3) Il est entendu qu'un ordre n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*; nul ne peut être déclaré coupable d'une infraction au paragraphe (2) s'il n'a pas eu notification de l'ordre et si celui-ci n'est pas conforme aux éventuels règlements d'application de l'alinéa 27(1)t).

ENTRE LES LIGNES

Cet article établit essentiellement les pouvoirs de l'inspecteur au cours d'une inspection et détermine la façon dont on doit répondre à ses demandes.

Il est à noter que personne ne doit refuser de se conformer à une quelconque demande raisonnable de l'inspecteur. Toutefois, cet article n'a pas la même force que les articles 9, 17, 19 et 32. L'alinéa 13(1) permet un refus si la demande n'est pas raisonnable. C'est l'inspecteur qui détermine, en premier lieu, ce qui est raisonnable. Si la demande n'est pas raisonnable d'après ses propres normes, elle ne sera pas formulée. Si la demande est refusée et qu'un ordre prévu aux articles 9, 17, 19 ou 32 n'est pas approprié, l'inspecteur n'a d'autre recours que d'accepter le refus et de considérer si une poursuite doit être entreprise quant à l'interprétation du caractère raisonnable de la demande.

Le paragraphe 13(3) prévoit que les ordres mentionnés en 13(2) doivent être observés immédiatement, indépendamment des périodes d'avis ou des autres procédures contenues dans la *Loi sur les textes réglementaires*.

ARTICLES CONNEXES

- Article 9 - Avis de défectuosité ou de rappel
- Article 17 - Ordres donnés en cas de non-conformité
- Article 19 - Mesures d'intervention en cas de rejet accidentel réel ou imminent
- Article 32 - Protection du public

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 14

Solvabilité

14.(1) Quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses ou à la fabrication ou à l'importation de contenants normalisés doit, conformément au règlement, être solvable.

(2) Quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses, ou à la fabrication ou l'importation de contenants normalisés, est tenu, sur demande de l'inspecteur, de lui présenter une preuve réglementaire de solvabilité.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ni aux organismes inscrits à l'annexe II ou III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

ENTRE LES LIGNES

Le règlement établira les opérations et les classes relatives aux marchandises dangereuses pour lesquelles une personne doit pouvoir prouver sa solvabilité avant de se livrer à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses, ou à la fabrication ou à l'importation de contenants normalisés. Par exemple, en ce qui concerne les camions, le règlement devrait exiger une attestation d'assurance conforme aux niveaux actuellement établis de façon uniforme par toutes les provinces du Canada, soit de l'ordre de un million de dollars pour les marchandises dangereuses et de deux millions de dollars pour les marchandises dangereuses figurant à l'annexe XII du règlement. Cette proposition sera présentée par l'intermédiaire des procédures de réglementation habituelles. Actuellement, la seule autre catégorie faisant l'objet d'un examen est celle touchant les responsables d'un plan d'intervention d'urgence. On peut remettre à une date ultérieure la demande d'une preuve de solvabilité aux fabricants et aux importateurs de contenants normalisés.

Cet article devrait être appliqué de la même façon que la vérification de l'assurance-automobile personnelle. Ainsi, pendant une inspection, l'inspecteur demandera à voir une preuve de solvabilité qui pourrait être une attestation d'assurance, une preuve de cautionnement ou de tout autre document jugé acceptable en vertu du règlement. Il est à souligner que la preuve sera nécessaire seulement si elle est demandée spécifiquement par l'inspecteur aux termes du règlement.

Cet article ne s'appliquera pas aux ministères des gouvernements fédéral ou provinciaux, ni à certaines sociétés d'État.

Ces règlements pourraient prévoir des conditions selon lesquelles les personnes peuvent convaincre le ministre qu'elles détiennent une autoassurance d'un niveau satisfaisant.

Il n'existe aucune exigence quant à la forme que peuvent prendre les preuves de solvabilité pour qu'elles satisfassent aux conditions de l'article. Selon le cas, il peut être acceptable d'avoir une assurance, un cautionnement, d'autres instruments financiers, etc.

ARTICLES CONNEXES

- Article 9 - Fonds pouvant servir à la délivrance ou au traitement des avis de rappel
- Article 22 - Fonds pouvant servir à compenser le gouvernement pour ses dépenses
- Article 33 - Etablissement des infractions
- Article 34 - Fonds pouvant servir à satisfaire à une ordonnance du tribunal

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 15

Contrôle d'application

15. En vue de faire observer la présente loi, l'inspecteur peut, dans le cadre de sa compétence:

a) sous réserve de l'article 16, procéder, à toute heure convenable, à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et l'examen de tout moyen de transport où, à son avis et selon le cas :

(i) s'effectuent des opérations de manutention, de demande de transport ou de transport de marchandises dangereuses.

(ii) se trouvent des contenants normalisés.

(iii) se trouvent des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence ou d'autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application de la présente loi,

(iv) se trouve un système informatique pouvant servir à examiner les données qui y sont contenues ou auxquelles il donne accès et qui constituent des renseignements utiles à l'application de la présente loi;

b) faire ouvrir ou ouvrir lui-même, pour examen, les contenants qui, à son avis, servent à la manutention, au transport de marchandises dangereuses ou contiennent des marchandises dangereuses faisant l'objet d'une demande de transport;

c) pour analyse, emporter toute chose qui, à son avis, est une marchandise dangereuse ou en prélever des échantillons;

d) procéder à l'examen ou à la reproduction de tous documents ou données informatiques sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible qu'il peut emporter pour examen ou reproduction et renfermant, à son avis, des renseignements utiles à l'application de la présente loi.

ENTRE LES LIGNES

Cet article établit essentiellement les activités auxquelles l'inspecteur peut se livrer pendant des inspections.

S'il lui faut saisir des articles en guise de preuve en dehors du champ d'application du présent article, l'inspection serait classée de façon plus appropriée comme une enquête et les actions de l'inspecteur seraient guidées par les dispositions relatives aux fouilles, perquisitions et saisies du Code criminel et seraient autorisées en vertu de ces dispositions.

En ce qui a trait au sous-alinéa 15a)(iv), l'intention est de traiter un terminal informatique normalement relié à une unité centrale dans un lieu distant comme si le terminal et l'unité centrale étaient sur les lieux de l'inspection. Les termes « auxquelles il donne accès » visent toute information à laquelle on peut accéder par terminal sans nécessiter d'intervention spéciale au système central.

Pour ce qui concerne l'alinéa 15c), il peut arriver qu'une quantité raisonnable constitue la totalité des marchandises dangereuses.

Quant à l'alinéa 15d), on doit le lire conjointement avec l'alinéa 13(1)a) afin d'obtenir l'aide nécessaire quand on agit en vertu de l'alinéa 15d).

ARTICLES CONNEXES

- Article 2 - « registre d'expédition »
- Alinéa 13(1)a) - Nécessité de fournir de l'aide en vue du fonctionnement de l'ordinateur

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 16

Mandat de perquisition

16.(1) L'inspecteur ne peut pénétrer dans un local d'habitation sans l'autorisation de l'occupant que s'il est muni d'un mandat.

(2) Sur demande *ex parte*, le juge de paix, au sens de l'article 2 du *Code criminel* – est satisfait, sur la foi d'une dénonciation sous serment, que sont réunis les éléments suivants :

- a) les circonstances prévues à l'article 15 existent;
- b) la visite est nécessaire pour l'application de la présente Loi
- c) un refus a été opposé à la visite ou il y a des motifs raisonnables de croire que tel sera le cas.

Le juge de paix peut en tout temps signer et délivrer un mandat autorisant, sous réserve des conditions éventuellement fixées, l'inspecteur qui y est nommé à pénétrer dans un local d'habitation.

(3) L'inspecteur ne peut recourir à la force dans l'exécution du mandat que si celui-ci en autorise expressément l'usage et que si lui-même est accompagné d'un agent de la paix.

ENTRE LES LIGNES

Bien que le libellé du paragraphe 16(3) permette à l'inspecteur de faire usage de la force, celle-ci devrait être exercée par un agent de la paix et seulement, en second lieu, voire pas du tout, par l'inspecteur. Il est difficile de penser à une **inspection**, autre que celle de marchandises abandonnées, où la force serait utilisée. Une enquête peut nécessiter l'usage de la force. En temps normal, cette mesure devrait se limiter notamment à briser une fenêtre ou à forcer un verrou pour pénétrer dans les lieux.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 17

Mesures correctives

17.(1) S'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de manutention, de demande de transport, de transport ou d'importation de marchandises dangereuses s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les marchandises jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(2) S'il a des motifs raisonnables de croire que des opérations de vente, d'offre de vente, de livraison, de distribution, d'importation ou d'utilisation de contenants normalisés s'effectuent dans des conditions qui contreviennent à la présente loi, l'inspecteur peut retenir les contenants jusqu'à ce qu'il soit convaincu de la conformité des opérations à la présente loi.

(3) En outre, l'inspecteur peut prendre lui-même ou faire prendre par toute personne qui est propriétaire des marchandises ou des contenants, ou qui les importe ou en est responsable, les correctifs nécessaires.

(4) Si dans le cas des marchandises ou de contenants provenant de l'étranger, il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas possible ou souhaitable d'apporter des correctifs, l'inspecteur peut en interdire l'entrée au Canada ou les faire renvoyer à leur point de départ.

ENTRE LES LIGNES

Il serait bon de lire les trois articles 17, 18 et 19 ensemble. L'article 17 porte sur les mesures immédiates qui peuvent être prises pour ramener quelque chose dans un état sécuritaire, c.-à-d. remédier à la non-conformité. L'article 18 exige des mesures immédiates, en cas de rejet accidentel effectif ou imminent. L'article 19 prévoit le recours à des mesures immédiates précises sur l'ordre de l'inspecteur lorsqu'il y a eu un rejet accidentel, ou si celui-ci est imminent.

En cas d'inobservation, en plus de la disposition prévoyant la poursuite pour une infraction, cet article donne à l'inspecteur le moyen d'assurer la protection de la sécurité publique, c.-à-d. de remédier au manquement. Conformément à l'article 17, l'inspecteur peut retenir les marchandises dangereuses ou le contenant normalisé jusqu'à ce qu'il soit convaincu qu'elles feront l'objet d'une manutention, d'une demande de transport, d'un transport ou d'une importation conformes à la présente loi. Il est acceptable que les marchandises dangereuses soient enlevées de façon sécuritaire du processus du transport, mettant ainsi fin à la contravention à la loi.

« Voir le déni de responsabilité, page 0.1 »

Il peut y avoir des circonstances où la détention même peut être insuffisante pour remédier à la non-conformité (p. ex. dans le cas de la rétention d'un chargement de déchets de marchandises dangereuses lorsque les coûts des correctifs nécessaires sont supérieurs à la valeur des déchets et du moyen de transport). Dans une telle situation, une autre disposition de l'article 17 prévoit que l'inspecteur peut prendre les correctifs nécessaires ou ordonner à certaines personnes de les prendre. L'alinéa 27(1)t prévoit les modalités, les effets, la durée d'application et les modalités d'appel de ces ordres. L'article 22 peut permettre à l'État de recouvrer les frais encourus à la suite de ces mesures. Veuillez consulter les commentaires relatifs à cet article.

Si un ordre est émis, il faudra tenir compte à la fois des dispositions de l'article 17 et de celles du paragraphe 13(1), entrave et de l'article 20, responsabilité personnelle si un ordre est pris.

Voici certains choix qui s'offrent dans les cas de contravention:

- i) Permettre l'acheminement des marchandises dangereuses ou des contenants à leur point de destination même lorsqu'ils ne sont pas conformes. Il peut être plus sécuritaire de déplacer le chargement que d'essayer de remédier à la situation sur le terrain. Voir plus loin le certificat de préclusion.
- ii) Permettre le déplacement vers un autre lieu, qui peut être ou non le point de destination, lorsqu'on retient le chargement jusqu'à ce que les correctifs soient apportés. Voir plus loin le certificat de préclusion.
- iii) Procéder immédiatement à la rétention jusqu'à ce que les correctifs soient apportés.
- iv) Comme l'objectif d'une rétention est d'assurer l'élimination de la non-conformité, l'inspecteur retenant quelque chose exerce des pouvoirs et remplit des fonctions prévues par la loi. Ainsi, en vertu de l'alinéa 13(1)a), l'inspecteur peut, dans une telle situation, demander la mise en oeuvre de certaines mesures pour remédier à la non-conformité et si celles-ci sont raisonnables, elles ne peuvent pas être refusées. Ces dispositions pourraient être combinées avec i), ii) ou iii) ci-dessus.
- v) Lorsqu'un inspecteur se trouve dans l'une des situations décrites précédemment, il peut ordonner certaines mesures. Il est à noter que cette disposition invoque l'article 20. Il est préférable de ne recourir à cette solution qu'en avant-dernier ressort.

vi) Lorsqu'un inspecteur se trouve dans l'une des situations décrites précédemment, il peut engager des dépenses directement en faisant appel aux services d'une tierce partie afin d'appliquer les mesures correctives. Cette démarche pourrait amener l'État à demander un recouvrement en vertu de l'article 22. Il est préférable de ne recourir à cette solution qu'en dernier ressort.

Certificat de préclusion : Si l'inspecteur avise une personne qu'elle peut mener une activité précise et qu'elle ne sera pas poursuivie, celle-ci est à l'abri de poursuite. Le principe consiste à délivrer un certificat de préclusion et constitue une pratique acceptable dans certaines circonstances. Il est à noter qu'aucun certificat réel n'est fourni.

Le cas d'un wagon non conforme illustre bien ce qui précède. Dans une telle situation, l'inspecteur peut s'engager à ne pas entreprendre de poursuite en raison de la contravention si la société ferroviaire déplace le wagon conformément aux conditions qu'elle a proposées et dont il a été convenu. La société devrait alors proposer le déplacement et les conditions, et l'inspecteur donner son engagement, s'il y a lieu. Le déplacement n'aurait pas lieu à la suite d'un ordre et la responsabilité du wagon incomberait à la société ferroviaire. Cette situation est analogue à celle où un agent de la paix autorise un automobiliste à rentrer chez lui avec un phare grillé.

Aux termes des paragraphes 1 et 2, la responsabilité de la prise en charge, de la gestion et du contrôle des marchandises dangereuses et des contenants incombe à la personne qui assumait ces responsabilités avant la rétention, la décision de préclusion, la demande, l'ordre ou l'intervention physique.

En vertu du paragraphe 17(3), l'inspecteur peut ordonner la mise en oeuvre des mesures nécessaires. Cet ordre peut être donné à la personne qui est propriétaire des marchandises dangereuses ou des contenants, ou qui les importe ou en est responsable. Dans ce cas, et seulement en ce qui a trait aux conditions précises d'un ordre, une certaine protection de la responsabilité est établie en vertu de l'article 20. À l'exception de conditions spécifiques, aucune responsabilité ne change.

Dans le cas où la rétention échoue, (consulter les paragraphes 17(1) ou (2)) et qu'un ordre donné en vertu du paragraphe 17(3) n'est pas respecté, l'inspecteur peut prendre lui-même les mesures nécessaires. Par exemple, il peut faire appel aux services d'une entreprise commerciale qui serait payée initialement par le gouvernement et pour lesquels un recouvrement des frais serait effectué en vertu de l'article 22.

Comme un recouvrement des frais en vertu de l'article 22 devra démontrer qu'il a été raisonnablement tenté de faire supporter les frais directement par la personne auprès de qui le recouvrement est intenté, l'inspecteur doit préparer des documents complets sur les circonstances et les mesures prises. Contrairement à la situation semblable à l'article 19, s'il s'agit d'une mesure prévue à l'article 17, il n'y aurait aucun rejet accidentel effectif ou imminent et par conséquent on disposerait de tout le temps nécessaire pour délivrer un avis approprié avant d'agir unilatéralement. Dans le cas de l'article 19, les contraintes de temps en raison du rejet accidentel effectif ou imminent pourraient grandement restreindre les délais pour l'avis et le processus d'intervention.

Veillez consulter « Entre Les Lignes » pour l'article 22 relativement à la passation de marchés en cas d'urgence.

En vertu du paragraphe 17(4), on peut refuser l'entrée de marchandises dangereuses ou de contenants au Canada. La mention « ou les faire renvoyer à leur point de départ » permet d'instaurer des mesures si les marchandises dangereuses ou les contenants sont découverts après leur importation. On remarquera que ce paragraphe comporte aussi un caractère permissif et permettrait, au besoin, que les marchandises dangereuses non conformes entrent au pays si un refus d'entrée créait une situation dangereuse grave. Parmi de nombreux exemples, mentionnons celui d'un contenant, à bord d'un navire, perdant un agent corrosif qui mettrait en danger la sécurité du navire si l'on exigeait qu'il demeure à bord. À un autre extrême, citons l'exemple d'un camion traversant la frontière et contenant des marchandises dangereuses pour lesquelles il n'existe aucun document.

On a soulevé des questions relativement à la compensation fournie aux personnes auxquelles on a ordonné de prendre certaines mesures. Dans le cadre d'application de la présente loi, comme cette question ne découle pas d'un cas de non-conformité, la déclaration de culpabilité pour infraction permet au tribunal de compenser les dommages aux termes de l'article 34. Cette mesure est indépendante de toute autre forme de compensation

ARTICLES CONNEXES

- Paragraphe 13(1) - Obligation de se conformer aux demandes raisonnables
- Paragraphe 13(2) - Établissement des infractions conjointement avec l'article 33
- Article 19 - Cas de rejet accidentel réel ou imminent
- Article 20 - Protection de la responsabilité des personnes se conformant à un ordre

- Article 22 - Dans les cas de passation de marchés en cas d'urgence, le gouvernement peut recouvrer les frais encourus pour remédier à la non-conformité
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 18

Obligation de faire rapport et d'intervenir en cas d'urgence

18.(1) Tout rejet accidentel – pendant la manutention ou le transport – provenant, en quantité ou concentration supérieure à celle prévue par règlement, de contenants de marchandises dangereuses doit faire l'objet d'un rapport par la personne qui est alors responsable de ceux-ci à toute personne désignée par règlement pour l'application du présent article; la même obligation vaut en cas d'imminence d'un tel rejet.

(2) Les personnes tenues de signaler le rejet doivent, dans les meilleurs délais, prendre toute mesure d'urgence utile pour éliminer ou limiter les risques d'atteinte à la sécurité publique qui en résultent ou qu'un tel rejet peut raisonnablement faire craindre.

ENTRE LES LIGNES

Il serait bon de lire les trois articles 17, 18 et 19 ensemble. L'article 17 porte sur les mesures immédiates qui peuvent être prises pour ramener quelque chose dans un état sécuritaire, c.-à-d. remédier à la non-conformité. L'article 18 exige des mesures immédiates, en cas de rejet accidentel effectif ou imminent. L'article 19 prévoit le recours à des mesures immédiates précises sur l'ordre de l'inspecteur lorsqu'il y a eu un rejet accidentel, ou si celui-ci est imminent.

Aux termes du paragraphe 18 (1), le rejet accidentel peut provenir de tout contenant, et non seulement d'un contenant normalisé.

Les destinataires des rapports sont choisis par les provinces avant d'être désignés dans le règlement sur les marchandises dangereuses. La plupart des provinces ont opté pour les forces de police locales.

Le paragraphe 18(2) exige que toutes les mesures d'urgence utiles soient prises par la personne tenue de signaler le rejet. Cet article ne signifie pas que tous les conducteurs de camion transportant des marchandises dangereuses doivent être des experts en intervention d'urgence. Au contraire, il stipule que des mesures d'urgence « utiles » doivent être prises et ce terme « utiles » peut être interprété comme étant ce qui est utile pour la personne qui intervient dans les circonstances. Dans certains cas, il peut s'agir d'activer un dispositif de suppression des incendies, ou de mettre simplement en place des panneaux d'avertissement pour éloigner les gens.

Comme l'objectif du rapport initial est de permettre une intervention d'urgence dans les plus brefs délais, cela implique l'obligation de faire rapport

immédiatement. Le règlement établi en vertu de l'alinéa 27(1)r) clarifie cette situation indiquant la définition d'un événement dangereux et la nécessité de faire rapport immédiatement. Toutefois, il est reconnu que dans certains cas, il est peut-être plus utile de signaler l'événement d'abord et d'entreprendre ensuite des mesures d'urgence temporaires tandis que dans d'autres cas, il peut être plus utile d'agir dans l'ordre inverse.

ARTICLES CONNEXES

- Alinéa 27(1)r) - Les règlements subséquents exigent de faire rapport immédiatement
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 19

Mesures d'intervention

19.(1) L'inspecteur peut prendre toute mesure prévue au paragraphe (2) s'il a des motifs raisonnables de croire qu'elle est nécessaire pour prévenir un rejet accidentel imminent – pendant la manutention ou le transport – provenant de contenants de marchandises dangereuses ou limiter tout risque d'atteinte à la sécurité publique en résultant.

(2) L'inspecteur peut, selon le cas:

- a) placer ou faire placer par l'une des personnes visées au paragraphe (3) les marchandises ou les contenants dans un endroit qu'il estime convenable;
- b) lui ordonner de prendre toute autre mesure ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit d'autre afin de prévenir ou minimiser le rejet ou le risque d'atteinte à la sécurité publique;
- c) prendre toute mesure prévue à l'article 15.

(3) Les personnes tenues de prendre les mesures prévues aux alinéas (2)a) ou b) sont celles qui, selon le cas:

- a) sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des contenants, les importent ou en sont responsables lors du rejet - effectif ou imminent - ou après;
- b) agissent, lors du rejet - effectif ou imminent - conformément au plan d'intervention d'urgence agréé en vertu de l'article 7;
- c) causent ou la survenance ou l'imminence du rejet, ou y contribuent.

ENTRE LES LIGNES

Il serait bon de lire les trois articles 17, 18 et 19 ensemble. L'article 17 porte sur les mesures immédiates qui peuvent être prises pour ramener quelque chose dans un état sécuritaire, c.-à-d. remédier à la non-conformité. L'article 18 exige des mesures immédiates, en cas de rejet accidentel effectif ou imminent. L'article 19 prévoit le recours à des mesures immédiates précises sur l'ordre de l'inspecteur lorsqu'il y a eu un rejet accidentel, ou si celui-ci est imminent.

Les paragraphes 19(1) et (2) sont essentiellement les mêmes que ceux figurant dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1980 sauf qu'une disposition prévoyant une intervention éventuelle en cas de rejet accidentel

imminent a été ajoutée. De plus, les mesures pouvant être interdites ou exigées sont maintenant restreintes à prévenir un rejet accidentel imminent de marchandises dangereuses ou à limiter tout risque en résultant. L'alinéa 27(1)t prévoit des règlements relatifs aux ordres, aux effets, à la durée d'application et aux modalités d'appel.

Le paragraphe 19(3) portant sur l'identification des personnes tenues de prendre les mesures indique clairement que l'on ne peut ordonner à quiconque n'étant pas relié à la situation, au produit ou au contenant de prendre des mesures d'intervention d'urgence.

L'alinéa 19(3)b) a été ajouté pour deux raisons. La première visait à susciter la collaboration de l'industrie. L'industrie canadienne a mis au point des plans d'intervention pour les rejets accidentels effectifs ou imminents de marchandises dangereuses. Souvent, ces plans prévoient des programmes d'entraide. Par exemple, un expéditeur d'une région du pays peut demander à un expéditeur dans un lieu différent de mener les opérations d'intervention d'urgence sur le terrain. Comme l'on ne peut « ordonner » à ces équipes substitués d'intervenir, la protection de la responsabilité prévue à l'alinéa 20 ne peut pas s'appliquer en l'absence de l'alinéa 19(3)b). La deuxième raison de l'existence de cet alinéa était de permettre à l'inspecteur de demander des modifications dans la mise en oeuvre d'un plan d'intervention d'urgence si cette mesure était appropriée dans les circonstances.

En général, les mesures qui peuvent être ordonnées en vertu du paragraphe 19(1) doivent prévenir, arrêter ou ralentir une fuite, ou encore, neutraliser l'effet d'un produit rejeté. On doit noter qu'une fois la situation stabilisée, d'autres ordres, notamment le transfert d'un produit d'un contenant endommagé à un contenant agréé, pourraient être donnés au titre de l'article 19 si un nouveau rejet était jugé imminent, ou encore, pourraient être exigés ou permis en vertu de l'article 17 si, par exemple, le contenant endommagé n'est plus conforme.

L'alinéa 19(2)a) comprend le repositionnement de camions-citernes non étanches.

L'alinéa 19(2)b) permet à un inspecteur d'émettre des ordres dans une situation d'urgence menaçant directement la sécurité publique. De nouveau, l'objectif est de prévenir et d'arrêter une fuite ou de neutraliser tout produit rejeté. Les ordres visés dans cet alinéa ne devraient pas dépasser ces limites. Il est à noter que de nombreux fonctionnaires prenant normalement part aux interventions d'urgence ne sont pas compris dans le groupe de personnes à qui un ordre peut être donné en vertu du paragraphe 19(3).

L'alinéa 19(3)a) assure que pendant une situation d'urgence, il y a toujours une personne tenue de prendre des mesures.

L'alinéa 19(3)b) est clair. Toutefois, afin d'assurer qu'une personne fait bien partie de cette catégorie, elle doit avoir déclaré qu'elle prenait part à la mise en oeuvre d'un plan d'intervention d'urgence agréé ou des preuves doivent pouvoir être fournies à cet égard.

L'alinéa c) est ouvert dans une certaine mesure. Cependant, son application devrait être rare et lorsqu'il y est fait référence, elle devrait être dûment appropriée.

On doit consulter les commentaires relatifs à l'article 22 s'il est question de passation de marchés en cas d'urgence.

ARTICLES CONNEXES

- Paragraphe 13(2) - Obligation de respecter des ordres
- Article 20 - Protection de la responsabilité des personnes se conformant à un ordre
- Article 22 - Dans les cas de la passation de marchés en cas d'urgence, le gouvernement peut recouvrer les frais encourus pour remédier à la non-conformité
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 20

Responsabilité personnelle en cas d'intervention d'urgence

20. Les personnes à qui l'inspecteur ordonne, en vertu des paragraphes 17(3) ou (4) ou 19(2), de faire ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit et les personnes tenues, en vertu du paragraphe 18(2), de prendre toute mesure d'urgence utile n'encourent aucune responsabilité personnelle, ni civile ni pénale, découlant de l'obligation qui leur est ainsi imposée, sauf s'il est établi qu'elles étaient de mauvaise foi.

ENTRE LES LIGNES

Le but de l'article 20 est d'exempter de toute responsabilité la personne qui a reçu l'ordre de faire quelque chose qu'elle ne devrait pas faire normalement. Si le gouvernement fédéral offre un tel soulagement, c'est que cette mesure entraîne probablement une certaine responsabilité. Par exemple, si un inspecteur ordonne à quelqu'un de faire quelque chose de façon spécifique, le gouvernement fédéral peut assumer une certaine responsabilité relativement aux conséquences reliées aux mesures ordonnées.

Le texte suivant est extrait de la Circulaire du Conseil du Trésor du Canada no 1990-1, C.T. n° 812546, dossier n° 2425-05-0 du 4 janvier 1990.

« Énoncé de la politique »

- a) L'État accorde à ses préposés des immunités quant à la responsabilité civile associée aux actes ou omissions commis par eux dans l'exercice de leurs fonctions et ne réclame pas de dommages-intérêts à ses préposés au titre de cette responsabilité lorsqu'ils ont agi honnêtement et sans malice.
- b) Dans tous les cas non visés à l'article a), lorsqu'il y a des circonstances atténuantes :
 - i) le sous-ministre peut déterminer l'étendue de l'immunité accordée aux préposés lorsque le montant global de celle-ci ne dépasse pas 25 000 \$;
 - ii) le Conseil du Trésor peut déterminer l'étendue de l'immunité accordée aux préposés lorsque le montant global de celle-ci dépasse 25 000 \$.

- c) La présente politique n'a pas pour effet de soustraire les préposés de l'État à leurs obligations en ce qui concerne la garde, la protection et le contrôle des deniers publics ou, dans le cas des membres des Forces canadiennes, à l'application de l'article 38 des Ordonnances et Règlements royaux applicables aux Forces canadiennes.
- d) Nonobstant la présente politique, l'État peut prendre des mesures disciplinaires à l'endroit d'un préposé relativement à un incident qui fait l'objet d'une action en justice ou d'une demande de dommages-intérêts.

En vertu des paragraphes 17(3) ou (4), la protection provient d'un ordre.

En vertu du paragraphe 18(2), la protection est automatique.

En vertu du paragraphe 19(2), la protection provient d'un ordre.

L'agrément de l'utilisation d'un plan d'intervention d'urgence pour un accident particulier sous forme d'un ordre de nature générale n'engagerait pas l'État à assumer davantage de responsabilités qu'il n'en a déjà assumées en agréant le plan d'intervention d'urgence original.

Si l'inspecteur se conforme aux directives du Conseil du Trésor, toute responsabilité incomberait alors à l'État, et non pas à l'inspecteur lui-même.

ARTICLES CONNEXES

Paragraphes 17(3), 17(4), 18(2) et 19(2)

Article 7 - Approbation d'un plan d'intervention d'urgence et tâche implicite d'activer ces plans, le cas échéant.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 21

Enquêtes

21.(1) Le ministre peut ordonner la tenue, sous réserve de la *Loi sur le bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et selon ses instructions, d'une enquête publique, sous la direction de toute personne qu'il autorise, sur les rejets accidentels provenant de contenants de marchandises dangereuses qui ont fait des victimes - morts ou blessés - ou causé des dommages matériels ou à l'environnement.

(2) L'enquêteur a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*.

(3) L'enquêteur est tenu de veiller, dans la mesure du possible, à la compatibilité des modalités de l'enquête qu'il mène avec celles des enquêtes éventuellement menées par des autorités provinciales. A cette fin, il peut procéder auprès de celles-ci à toute consultation utile.

(4) Une fois terminée son enquête, l'enquêteur remet au ministre, dans les meilleurs délais, un rapport contenant ses recommandations et accompagné des éléments de preuve et autres pièces dont il a disposé pour l'enquête.

(5) Le ministre publie le rapport dans les trente jours suivant sa réception.

(6) Le ministre peut diffuser le rapport de la manière et aux conditions qu'il juge indiquées.

ENTRE LES LIGNES

Conformément à la *Loi sur le bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, la plupart des enquêtes seraient menées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. L'article 21 offrirait la possibilité de mener une enquête relativement à un accident routier. Toutefois, il y a très peu de chance pour qu'une enquête soit tenue en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 22

Recouvrement des frais et dépenses

22.(1) Sa Majesté du chef du Canada peut recouvrer les frais et dépenses entraînés par les mesures visées à l'article 17 ou 19.

(2) Le recouvrement peut se faire auprès des personnes qui, par leur faute ou leur négligence ou par celles des personnes dont elles sont légalement responsables, ont causé ou contribué à causer les situations ayant nécessité l'application de ces mesures. Ces personnes sont tenues solidairement au remboursement des frais et dépenses.

(3) Le défendeur qui se livre à une activité visée par la présente loi est présumé, lors d'une action intentée en vertu du présent article, coupable de faute ou de négligence, sauf s'il établit, par prépondérance de preuve, que les personnes dont il est légalement responsable et lui-même ont pris toutes les précautions voulues pour se conformer à la présente loi et à ses règlements.

(4) Les créances revendiquées en vertu du présent article, ainsi que les frais de justice y afférents, peuvent faire l'objet d'une action en recouvrement qui peut être intentée au nom de Sa Majesté du chef du Canada devant tout tribunal compétent.

(5) Le présent article ne limite pas les recours qu'une personne tenue responsable aux termes du paragraphe (1) peut avoir contre des tiers.

(6) Le simple fait qu'un acte ou une omission constitue une infraction à la présente loi ou entraîne la responsabilité prévue au présent article n'a aucun effet, suspensif ou autre, sur d'éventuels recours civils.

(7) Le présent article ne libère pas un exploitant, au sens de l'article 2 de la *Loi sur la responsabilité nucléaire*, des obligations ou de la responsabilité que lui impose cette loi.

(8) Les poursuites intentées en vertu du présent article se prescrivent par deux ans à compter de la date des faits en cause ou du moment où ils deviennent évidents.

ENTRE LES LIGNES

Le paragraphe 22(3) contient des présomptions puisqu'il suppose que le gouvernement aurait agi par lui-même aux termes de l'article 17 ou 19 seulement après avoir donné des ordres dans la mesure normalement possible étant donné les circonstances et du fait qu'il n'a pas reçu de réponse satisfaisante.

« Voir le déni de responsabilité, page 0.1 »

Il faut fournir la documentation entière et complète des circonstances et des mesures prises.

Il est reconnu que dans certains cas, on peut manquer de temps pour émettre un avis verbal, produire une lettre recommandée et remettre des documents établissant que le gouvernement agirait pour protéger la sécurité publique et par la suite recouvrer les dépenses auprès des personnes ayant l'obligation d'agir et n'ayant pas pris les mesures nécessaires. Il faut établir un excellent suivi et la consignation des événements.

Le paragraphe 22(3) qui présume que certaines dépenses doivent être payées même si le délai pour délivrer un avis au défendeur pourrait être grandement restreint, est nécessaire afin d'assurer que le gouvernement fédéral n'accepte pas automatiquement les coûts des mesures d'intervention qui devraient être supportés par un expéditeur, un transporteur, un importateur, etc.

Il est à noter qu'en cas de condamnation, ce qui n'est pas toujours nécessairement le cas, l'article 34 prévoit une autre méthode qu'un tribunal peut utiliser pour payer le gouvernement et les autres personnes en cas de condamnation,

La politique du Conseil du Trésor relative au pouvoir de passation de marchés en cas d'urgence s'applique **seulement** en cas d'extrême urgence se définissant comme une situation où l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle résulte en retards inacceptables dans la prestation de services essentiels ou qu'elle pose une menace sérieuse à la santé, à la sécurité ou aux biens.

- a) S'il est impossible de communiquer avec un directeur régional, Surface, le directeur général, Direction générale du transport des marchandises dangereuses ou le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté;
- b) Si aucun retard n'est possible en ce qui a trait à la passation de marchés pour les services nécessaires ou une partie de ceux-ci;
- c) Si l'on ne peut obtenir les services à la suite d'un ordre (la personne appropriée n'est pas assujettie à un ordre ou le refuse),

l'inspecteur doit passer un marché pour le service minimum nécessaire par l'intermédiaire des dispositifs d'enregistrement de la parole de CANUTEK. La prudence est de rigueur. Si l'on se trouve clairement dans une situation d'extrême urgence et qu'il faille passer outre à la politique du Conseil du Trésor pour protéger la sécurité publique, on ne doit pas hésiter à agir ainsi.

En cas d'accident en dehors des heures de travail et s'il est impossible de contacter, par exemple, l'expéditeur, l'article 22 s'appliquera encore. En effet, l'expéditeur connaît son produit, sait que des accidents peuvent arriver et que si l'on ne peut le contacter, on peut faire prendre en son nom, des mesures dont il devra assumer les frais.

ARTICLES CONNEXES

- Articles 17 et 19 - Des dépenses peuvent être engagées par le gouvernement
- Article 34 - Stipule un autre moyen de recouvrer les coûts en cas de condamnation

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 23

Avis de communication de renseignements

23(1) Le ministre peut demander, dans un avis envoyé par courrier recommandé, aux fabricants, distributeurs ou importateurs de certains produits, substances ou organismes de lui en communiquer la formule, la composition chimique ou les éléments constitutifs, et de lui fournir tous renseignements de même nature qu'il juge nécessaires pour le contrôle d'application de la présente loi.

(2) Le destinataire de l'avis est tenu de donner au ministre, dans le délai et en la forme que précise l'avis, les renseignements demandés.

ENTRE LES LIGNES

Le ministère a deux raisons de demander qu'on lui communique la formule, la composition chimique ou les éléments constitutifs d'un produit ou autre composé.

Premièrement, il veut vérifier si un produit donné est dangereux ou non. Dans ce cas, il faut fournir l'information demandée.

Deuxièmement, la demande d'information peut être nécessaire au bon fonctionnement du Centre canadien des urgences en transport (CANUTEC), exploité par Transports Canada, qui offre jour et nuit un service d'information pour les interventions d'urgence. Afin de fournir l'information exacte en cas d'urgence, le ministère peut trouver approprié de demander certains renseignements au fabricant ou à l'importateur d'un produit chimique particulier à un moment où l'on peut obtenir cette information, soit avant que la situation d'urgence ne se produise.

ARTICLES CONNEXES

Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 24

Nature des renseignements protégés

24.(1) Sont protégés les renseignements:

- a) communiqués en vertu de l'article 23 ou de nature comparable obtenus par un inspecteur en application de l'article 15;
- b) communiqués au Centre canadien des urgences en transport du ministère des Transports au sujet d'un rejet accidentel effectif ou imminent.

(2) La protection conférée par le présent article ne vaut toutefois pas dans les cas suivants :

- a) les renseignements portent seulement sur les propriétés dangereuses des produits, matières ou organismes en cause, sans en révéler la formule, la composition chimique ou les éléments constitutifs;
- b) leur communication est exigée de toute urgence pour des raisons de sécurité publique.

(3) Malgré toute autre loi ou règle de droit, nul n'est tenu de divulguer oralement ou par écrit ces renseignements dans le cadre d'une procédure judiciaire qui ne concerne pas l'application de la présente loi.

(4) Nul ne peut, sciemment, communiquer des renseignements protégés en sa possession, en autoriser la communication ou en permettre la consultation, sauf avec le consentement écrit de la personne de qui elle les a obtenus ou pour l'application de la présente loi.

ENTRE LES LIGNES

Il y a deux types de renseignements protégés. En premier lieu, les renseignements fournis par l'industrie en vertu de l'article 23 ou de nature comparable relevés lors d'une inspection faite en vertu de l'article 15.

En deuxième lieu, les renseignements reliés à toutes communications entre CANUTEC et toute personne, y compris les équipes d'intervention d'urgence comme les services de police ou d'incendie locaux, relativement à un rejet accidentel effectif ou imminent. Les renseignements obtenus au début d'un accident sont souvent incomplets et les commentaires effectués ou les demandes de renseignements et de directives présentées à ce moment-là pourraient être trompeurs quant à la capacité des équipes d'urgence d'agir correctement dans les

circonstances. Comme CANUTECH n'est pas un service obligatoire, nous souhaitons assurer qu'il continuera d'être utilisé par le personnel d'intervention d'urgence sans crainte que leur demande de conseils puisse être obtenue plus tard et mal interprétée par une tierce partie.

Le paragraphe 24(4) assure que l'information demeure protégée indépendamment de la personne qui la détient.

ARTICLES CONNEXES

- Article 15 - Obtention de renseignements privilégiés à la suite d'inspections
- Article 23 - Obtention de renseignements privilégiés à la suite d'une demande
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 25

Programmes de recherches

25. Le ministre peut :

- a) seul ou en collaboration avec tous les gouvernements, organismes ou personnes intéressés, canadiens ou non, mettre en oeuvre – et en assurer la coordination avec d’autres programmes canadiens semblables – des programmes de recherches techniques portant sur l’établissement et la révision des indications de danger, règles et normes de sécurité et des règlements d’application de la présente loi;
- b) publier et diffuser des renseignements relatifs aux programmes ou leurs résultats de la façon la plus utile au public et aux gouvernements du Canada et des provinces.

ENTRE LES LIGNES

Cet article habilite le ministère à mener des recherches sur divers aspects du programme des marchandises dangereuses, y compris les propriétés des produits chimiques (conduisant aux règles de sécurité appropriées), les propriétés des contenants (normes de sécurité) et les réactions physiques comme l’explosion d’un gaz liquéfié sous pression dans le cas d’une rupture du contenant (règles de sécurité).

Le présent article est aussi cité à l’article 34 relativement aux exigences en ce qui concerne la recherche par une personne condamnée pour une infraction.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 26

Comités consultatifs

26.(1) Le ministre peut, par arrêté :

- a) constituer un ou plusieurs comités consultatifs chargés de le conseiller sur les indications de danger ou les règles ou normes de sécurité existantes ou en projet ou sur toute autre question déterminée;
- b) fixer la durée de leur mandat;
- c) prendre toute autre décision utile concernant les comités consultatifs ou leurs membres.

(2) Le ministre peut, avant de fixer la composition des comités consultatifs, procéder aux consultations qu'il estime indiquées auprès du secteur des transports et des secteurs connexes, des gouvernements provinciaux, des groupes et personnes intéressés, ainsi que du public.

ENTRE LES LIGNES

Cet article permet l'établissement d'un comité consultatif du ministre sur le transport des marchandises dangereuses. Le comité comprend 25 sièges, dont seulement un, celui du président, est occupé par un fonctionnaire fédéral. Les autres membres sont nommés pour deux ans. Le Comité se réunit environ tous les six mois et agit comme un conseil d'administration en ce qui touche le programme des marchandises dangereuses. Au comité siègent des membres proposés par l'Association canadienne des chefs de pompiers, l'Association canadienne des chefs de police, la Fédération canadienne des municipalités, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (représentant les provinces), les syndicats et diverses associations industrielles y compris les fabricants, les expéditeurs, les transporteurs et les entreprises de réception. De plus, un siège est réservé à un membre proposé par un organisme environnemental non-gouvernemental.

Les observateurs peuvent être autorisés à assister aux réunions du Comité.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 27

Règlements

27.(1) Le gouverneur-en-conseil peut prendre des règlements d'application de la présente loi, en vue, notamment de :

- a) déterminer les produits, substances ou organismes à inclure dans les classes énumérées à l'annexe;
- b) déterminer les divisions, subdivisions et groupes de marchandises dangereuses ainsi que de leurs différentes classes;
- c) préciser dans quelle classe de l'annexe et dans quelle division, subdivision ou groupe tombe chacun des éléments visés à l'alinéa a);
- d) déterminer ou de prévoir la façon de déterminer la classe, ainsi que la division, la subdivision ou le groupe dans lesquels tombent les marchandises dangereuses que ne mentionnent pas les règlements pris en vertu de l'alinéa a);
- e) soustraire à l'application de la présente loi et de ses règlements, ou de certaines de leurs dispositions, la manutention, la demande de transport, le transport ou l'importation des marchandises dangereuses, et déterminer à cette fin des critères relatifs à la quantité ou concentration des marchandises, aux circonstances, aux lieux ou installations, aux objectifs ou aux contenants;
- f) préciser la façon de déterminer les quantités et concentrations des marchandises dangereuses exclues en vertu de l'alinéa e);
- g) préciser les opérations ou les objets relevant de la seule responsabilité du ministre de la Défense nationale;
- h) préciser les circonstances dans lesquelles la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses sont interdits,
- i) préciser les marchandises dont la manutention, la demande de transport ou le transport sont interdits;
- j) déterminer les indications de danger et les règles et normes de sécurité d'application générale ou particulière;
- k) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour laquelle un plan d'intervention d'urgence doit être agréé aux termes de l'article 7;

- l) préciser la manière de tenir les registres visés à l'article 9, les renseignements à y consigner et régir la délivrance des avis de défectuosité ou de rappel qui sont prévus à cet article;
 - m) régir l'émission des avis de défectuosité prévus à l'article 9;
 - n) déterminer les registres d'expédition ou autres documents obligatoires pour la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses, les précisions à y porter, les personnes qui doivent en faire usage et les conserver, ainsi que leurs modalités d'usage et de conservation;
 - o) régir les conditions de compétence, de formation et d'examens à satisfaire par les inspecteurs, déterminer les formulaires à utiliser lors de la délivrance des certificats prévus à l'article 10 et des attestations prévues à l'article 11 et prévoir la façon dont les inspecteurs doivent exécuter les fonctions que leur confère la présente loi;
 - p) prévoir la manière de déterminer la solvabilité imposée par le paragraphe 14(1) et les preuves à fournir en vertu du paragraphe 14(2);
 - q) déterminer la quantité ou la concentration de marchandises dangereuses pour l'application du paragraphe 18(1);
 - r) désigner le destinataire du rapport visé au paragraphe 18(1), en fixer la forme, déterminer les renseignements à y porter et préciser les cas dans lesquels il n'est pas obligatoire;
 - s) préciser les modalités de demande, de délivrance et de révocation des agréments visés à l'article 7 ou des permis visés à l'article 31, et prévoir un recours en appel ou révision des décisions de refus ou de révocation d'agrément ou de permis;
 - t) fixer les modalités des ordres prévus aux articles 9, 17, 19 ou 32 ainsi que leurs effets, durée d'application, modalités d'appel ou de révision et toute question connexe;
 - u) prévoir les modalités de versement des sommes d'argent prévues à l'alinéa 34(1)d).
- (2) Les règlements peuvent renvoyer soit à tout document dans sa version au moment de leur prise, soit, en vue de prescrire d'autres moyens de se conformer à la présente loi, aux documents suivants avec leurs modifications successives:
- a) le *Code maritime international des marchandises dangereuses* de l'Organisation maritime internationale;

- b) les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- c) le titre 49 du code des États-Unis intitulé *Code of Federal Regulations*.

ENTRE LES LIGNES

Paragraphe 27(1): des commentaires sur chaque alinéa suivent.

- a) Certains produits inscrits sont attribués dans les listes I et II à des classes précises.
- b) Les neuf classes énumérées à l'annexe sont ensuite subdivisées dans le règlement. Lorsque la loi fait référence à une annexe, elle renvoie à l'annexe qu'elle contient.
- c) Ces renseignements font partie des listes I et II.
- d) Cet alinéa prévoit des essais de façon à pouvoir affecter tout produit, substance ou organisme à une classe, à une division, à une subdivision ou à un groupe.
- e) Cet alinéa prévoit de soustraire certains cas de l'application à la loi lorsque la portée de celle-ci est trop étendue. Par exemple, une boisson gazeuse en canette ne devrait pas être considérée comme une marchandise dangereuse simplement en raison de la présence d'un gaz sous pression.
- f) Nécessaire à l'application de l'alinéa e).
- g) Ces circonstances sont énoncées dans le règlement.
- h) Ces circonstances sont énoncées dans le règlement.
- i) Cette opération est souvent accomplie en identifiant les marchandises dangereuses par leur appellation.
- j) C'est l'une des règles les plus importantes; elle fait autorité en la matière et permet une application étendue, car elle englobe toutes les indications de danger ainsi que toutes les règles et les normes de sécurité.
- k) Cette mesure est essentiellement accomplie grâce à l'établissement de l'annexe XII du règlement.
- l) Les règles n'ont pas encore été établies aux termes de cet alinéa.

- m) Les règles n'ont pas encore été établies aux termes de cet alinéa.
- n) Cet alinéa est le même que celui qui figurait dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1980 sauf qu'on utilisait l'expression « documents d'expédition » au lieu de « registres d'expédition ». Se rappeler que les registres d'expédition comprennent tous les documents d'expédition plus les registres électroniques. Les règles pertinentes aux documents d'expédition font toujours partie du règlement. Celles relatives aux registres d'expédition qui ne sont pas des documents d'expédition, c.-à-d. les registres électroniques, n'ont pas encore été rédigées.
- o) Les règles essentielles aux termes de cet alinéa ont été achevées.
- p) Les règles n'ont pas encore été établies aux termes de cet alinéa.
- q) Les règles aux termes de cet alinéa ont été établies.
- r) Les règles aux termes de cet alinéa ont été établies et les destinataires des rapports ont été désignés par les gouvernements provinciaux respectifs.
- s) Les règles à établir aux termes de cet alinéa n'ont pas été achevées; cependant, les deux procédures sont en place depuis longtemps.
- t) Les règles n'ont pas encore été établies aux termes de cet alinéa.
- u) Les règles n'ont pas encore été établies en ce qui a trait à la mise au point de la marche à suivre dans le cas d'une personne condamnée à payer un montant qui sera attribué à des recherches. Il pourrait probablement s'agir de verser des fonds au Centre de développement des transports, ou à une institution semblable, afin d'exécuter la recherche nécessaire.

Paragraphe 27(2): La première partie de ce paragraphe permet à un règlement de faire des renvois à des documents existants au moment où il est créé, comme dans le cas de normes. Les documents de référence n'auront pas à être reproduits comme partie du texte du règlement, ni à être par conséquent imprimés dans la Gazette du Canada, etc.

Quant à la deuxième partie du paragraphe 27(2), le principe général qui s'en dégage est le suivant : toute personne soumise au règlement doit avoir la possibilité au Canada de présenter ses observations sur le règlement avant qu'il entre en vigueur. Ainsi, le renvoi aux trois documents externes pouvant être modifiés de temps à autre peut seulement constituer une solution de rechange au règlement existant. En pratique, le règlement renverra, par exemple, au *Code maritime international des marchandises dangereuses* déterminé dont il

indiquera la date. Il s'agira du code obligatoire, mais l'industrie aura le choix de suivre tout *Code maritime international des marchandises dangereuses* modifié ultérieurement. L'industrie pourra donc suivre soit la version précise du code citée dans le règlement, soit toute autre version modifiée ultérieurement. La version citée dans le règlement sera révisée et mise à jour chaque fois que le règlement sera modifié.

On renverra au titre 49 du Code des États-Unis intitulé *Code of Federal Regulations* modifié de temps à autre afin de s'assurer que la réciprocité est logique. Les articles relatifs à la réciprocité dans le règlement stipule que certaines marchandises peuvent être expédiées des États-Unis au Canada si ces dernières se conforment soit au CFR49, soit au Règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses. Il existe des dispositions similaires pour les expéditions à d'autres destinations. Si la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le règlement font référence au CFR 49 seulement à une date particulière, nous nous trouverions en situation d'exiger qu'une personne procède à un envoi des États-Unis au Canada conformément à un ensemble de règles désuètes ou à un règlement du Canada alors qu'il peut être impossible à l'expéditeur d'observer les deux avant l'arrivée effective de l'envoi au Canada. Il est plus raisonnable d'accepter la marchandise expédiée des États-Unis si elle est conforme à la Loi américaine en vigueur. C'est pour cette raison qu'on fait référence au CFR 49, modifié de temps à autre.

En ce qui a trait à la validité des règlements établie en vertu de la loi de 1980, l'article 36 de la *Loi d'interprétation* stipule ce qui suit : « Lorsqu'un texte législatif est abrogé et qu'un autre texte législatif y est substitué, tous les règlements établis aux termes du texte législatif abrogé restent en vigueur et sont réputés avoir été établis d'après le nouveau texte, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec ce dernier, jusqu'à ce qu'ils soient abrogés ou remplacés par d'autres. »

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 28

Conformité aux règlements

28. Toute personne doit se conformer aux règlements pris en vertu des alinéas 27(1)h), i), l), n) ou r).

ENTRE LES LIGNES

Cet article est nécessaire du fait que les articles établissant les dispositions (c.-à-d. 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 18 et 23) et par conséquent, les infractions visées à l'article 33, ne couvrent pas les règlements déterminés ici. Cet article est donc nécessaire pour permettre aux autres articles de présenter des infractions.

ARTICLES CONNEXES

Alinéa 27(1)h)	-	Interdictions relatives au transport
Alinéa 27(1)i)	-	Interdictions relatives au transport
Alinéa 27(1)l)	-	Tenue des registres
Alinéa 27(1)n)	-	Tenue des registres
Alinéa 27(1)r)	-	Déclaration d'accident
Article 33	-	Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 29

Arrêté ministériel

29.(1) Le ministre peut, par arrêté, fixer, soit le montant soit le mode de calcul de celui-ci, en ce qui touche les droits à percevoir, selon le cas:

- a) pour les services offerts ou les installations fournies dans le cadre de l'application de la présente loi;
- b) relativement au dépôt de documents et aux demandes de permis et d'agrément, ainsi qu'à leur délivrance.

(2) Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province et les organismes inscrits à l'annexe II ou III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* sont exemptés des droits.

ENTRE LES LIGNES

Cet article sera d'abord utilisé pour établir les droits de dépôt d'une demande de permis d'équivalence en vertu du paragraphe 31(1).

De plus, les droits sont susceptibles d'être évalués pour les inspections demandées par une entreprise. Les droits à évaluer dans ces cas seraient fixés en fonction d'un taux forfaitaire. Les frais de déplacement s'appliqueraient seulement si le déplacement se faisait à l'étranger.

Il est à noter qu'en vertu de l'article 30, ces droits sont établis de la même façon que les règlements, c.-à-d. par leur publication dans la *Gazette du Canada*.

Les droits ne s'appliqueraient pas aux ministères fédéraux ou provinciaux, ni à certaines sociétés d'État.

Le refus d'acquitter les droits ne constitue pas une infraction aux termes de la présente loi. Toutefois, si les droits relatifs aux services ou autres ne sont pas payés, la prestation de ces services ne sera pas nécessaire. De plus, si des services ont été d'abord fournis, il existe alors une obligation contractuelle d'acquitter les droits.

ARTICLES CONNEXES

- Article 30 - Le préavis doit être publié dans la *Gazette du Canada*
- Article 31 - Permis d'équivalence

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

« Voir le déni de responsabilité, page 0.1 »

ARTICLE 30

Publication des projets de règlement et arrêtés

30.(1) Sous réserve du paragraphe (2), les projets de règlements d'application de l'article 27 et les arrêtés prévus à l'article 29 sont publiés dans la *Gazette du Canada*, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au ministre leurs observations à leur sujet.

(2) Ne sont pas visés les projets de règlement ou d'arrêté déjà publiés.

ENTRE LES LIGNES

Cet article assure qu'une personne devant être soumise à une réglementation a la possibilité de présenter ses observations sur les règlements ou les ordonnances avant qu'ils ne deviennent loi.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 31

Permis de sécurité équivalente ou d'urgence

31.(1) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut délivrer des permis autorisant toute opération qui n'est pas conforme à la présente loi mais dont il est convaincu qu'elle présente des garanties de sécurité au moins équivalentes à celles découlant de la conformité.

(2) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut délivrer des permis autorisant toute opération qui n'est pas conforme à la présente loi mais dont il est convaincu qu'elle est nécessaire pour faire face à une situation d'urgence mettant en danger la sécurité publique.

(3) Dans le cas du paragraphe (2), le permis n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*, il peut être délivré verbalement, mais il doit être confirmé par écrit dans les meilleurs délais possibles, l'écrit faisant dès lors foi de son contenu.

(4) Le permis peut être assorti de conditions régissant l'opération et dont l'inobservation entraîne son invalidité.

(5) Le permis peut soit autoriser l'exécution de l'opération par des personnes qui sont susceptibles d'y participer, soit déterminer les marchandises ou les contenants sur lesquels elle doit porter.

(6) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut révoquer le permis visé au paragraphe (1) s'il est d'avis que ce paragraphe ne s'applique plus ou s'il y a eu modification du règlement applicable.

(7) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut révoquer le permis visé au paragraphe (2) s'il est d'avis que ce paragraphe ne s'applique plus.

ENTRE LES LIGNES

Le paragraphe 31(1) se rapporte aux permis présentant des garanties de sécurité équivalentes.

Malheureusement, le mot « permis » évoque mal ce qui se passe en réalité. Une meilleure expression serait « permis d'équivalence ». On remarquera que le permis ne constitue pas une autorisation nécessaire afin de permettre aux membres de l'industrie d'exercer leurs activités, mais plutôt un document qui permet aux membres de l'industrie d'exercer leurs activités d'une façon différente de celle qui est prescrite par la loi.

Les demandes de permis d'équivalence peuvent exiger une recherche considérable de la part du gouvernement. Actuellement, le temps de recherche moyen pour un permis d'équivalence est de 90 jours.

Les termes « garanties de sécurité au moins équivalentes à » ont été choisis délibérément et diffèrent de « garanties de sécurité égales ou meilleures que ». Les quatre alinéas suivants élaborent sur ce point. On peut les sauter sans perte de continuité.

Si nous savons que toutes les 100 fois qu'il se produit un événement particulier, il y a un accident, nous décrivons la probabilité d'un accident comme étant de 1/100 soit de 0,01. Si la probabilité d'un accident est beaucoup plus faible, par exemple si nous pouvons prévoir un accident pour toutes les 10 000 occasions, alors la probabilité d'un accident est de 1/10 000, soit de 10^{-4} . Lorsque la probabilité d'un accident est assez faible, on décrit la situation comme étant sécuritaire. Ainsi, la plupart des pays acceptent une probabilité de 10^{-6} ou moins comme étant sécuritaire et ne nécessitant aucune étude ultérieure. Cette constatation permet d'examiner la question de la sécurité en termes de nombre de défaillances permises et peut, par exemple, conduire à des énoncés comme ceux qui suivent

« Si la probabilité qu'un certain contenant se rompe et s'ouvre dans une chute de routine en cours de transport (p. ex. chute d'une remorque de camion) est de 10^{-4} ou plus, le contenant est moins sécuritaire et ne devrait pas être utilisé.

Si la probabilité est entre 10^{-4} et 10^{-6} , il devrait subir un examen et vraisemblablement ne pas être utilisé.

Si la probabilité est de 10^{-6} ou moins, il est sécuritaire et peut être utilisé. »

Utilisons le « langage » précédent. Un événement proposé A comporte des garanties de sécurité équivalentes à celles de l'événement B si la probabilité de défaillances dans l'événement A ne dépasse celle de l'événement B de plus de 10^{-6} . Selon le cas, l'augmentation pourrait aller jusqu'à 10^{-4} et être encore acceptable.

Plus simplement, si dans un cas particulier, l'absence d'une exigence précise ne modifie la probabilité de défaillances que très faiblement, les deux situations sont équivalentes. Lorsque les deux situations sont « plus ou moins égales », elles sont équivalentes.

Conformément au concept de garantie de sécurité équivalent, il est également acceptable d'élever la probabilité d'un sous-événement particulier s'il y a une décroissance correspondante dans d'autres sous-événements.

Le paragraphe 31(2) prévoit la délivrance de permis d'urgence. Dans ce cas, aucune garantie n'est expressément énoncée dans la loi statuant que la délivrance du permis d'urgence, compte tenu de tous les facteurs, réduira les risques pour la sécurité publique. Toutefois, on doit en tenir compte lorsqu'on délivre les permis d'urgence. En général, ces permis ont trait à la permission d'augmenter les risques relatifs à un certain événement lorsqu'on sait que le risque global est réduit. Les permis d'urgence ne devraient être délivrés que rarement.

Un permis d'urgence peut être délivré pour intervenir dans un cas d'urgence non relié au transport.

Le paragraphe 31(3) stipule qu'un permis d'urgence peut être délivré verbalement, sans qu'il soit traité comme texte réglementaire, et qu'il doit être confirmé par écrit dans les meilleurs délais possibles.

Le paragraphe 31(4) prévoit qu'un permis d'équivalence ou d'urgence n'est pas nécessaire simplement pour soustraire quiconque de l'application de certains articles de la loi ou du règlement, mais qu'en fait il peut être assorti d'autres conditions qui doivent être observées. De plus, l'inobservation de toute condition entraîne l'invalidité du permis et la poursuite de l'opération peut constituer une infraction aux termes de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le paragraphe 31(5) prévoit que dans certaines circonstances, il est raisonnable que le permis soit en vigueur tout au long du trajet des marchandises dangereuses ou des contenants précis. Par exemple, un permis d'équivalence autorisant un expéditeur à utiliser un contenant de rechange doit clairement s'appliquer au contenant. Il n'est pas raisonnable que l'utilisation de ce contenant de rechange constitue une infraction simplement parce que l'un des distributeurs ne détient pas lui aussi le même permis d'équivalence. En général, on tentera de garder la portée et l'application des permis d'équivalence ou d'urgence aussi restrictives que possible.

Le paragraphe 31(6) reconnaît qu'avec le temps, la délivrance accrue de permis d'équivalence incitera à modifier les règlements, ce qui éliminera le besoin de recourir à ces documents. Ainsi, les permis d'équivalence pourraient être révoqués, si les circonstances ou les règlements changent.

Le paragraphe 31(7) prévoit la révocation d'un permis d'urgence.

L'alinéa 27(1)s) vise l'établissement de règlements relatifs à la demande, au refus, à la délivrance et à la révocation de l'un ou de l'autre permis ainsi qu'aux recours en appel s'y rapportant.

ARTICLES CONNEXES

- Alinéa 27(1)s) - Établissement du règlement
- Article 29 - Droits à acquitter pour le dépôt d'une demande de permis d'équivalence

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 32

Protection du public

32.(1) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut, dès que se réalise la condition visée au paragraphe (2), enjoindre aux personnes qui se livrent à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses, ou qui fournissent ou importent des contenants normalisés, de cesser ces opérations ou d'accomplir toute autre chose en vue de limiter le danger d'atteinte à la sécurité publique.

(2) Pour procéder à l'ordre, le ministre ou la personne qu'il désigne doit être convaincu qu'elle est nécessaire pour faire face à une situation d'urgence mettant en danger la sécurité publique et à laquelle il ne peut être remédié efficacement en se fondant sur une autre disposition de la présente loi.

(3) Le ministre ou la personne qu'il désigne peut suspendre ou révoquer un ordre, s'il est d'avis qu'il n'est plus nécessaire.

ENTRE LES LIGNES

Cet article stipule clairement qu'un ordre de protection peut seulement être émis lorsqu'il faut traiter une situation d'urgence mettant en danger la sécurité publique et à laquelle on ne peut remédier efficacement en se fondant sur une autre disposition de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. De plus, un tel ordre doit être enjoint à une personne précise. On entend par « personne » un individu, une entreprise ou une personne morale. Cet article prévoit également que le ministre ou la personne qu'il désigne puisse révoquer l'ordre s'il est d'avis qu'il n'est plus nécessaire.

Voici un exemple de l'utilité de cet article. Si l'on soupçonne certains problèmes relativement à un type de contenants précis, on peut ordonner l'inspection (selon des paramètres ou un protocole définis) d'un échantillon statistique déterminé (degrés de fiabilité) dans un délai donné. Cette mesure permettrait de mener une étude sans mettre tous les contenants hors service jusqu'à ce que chacun soit reconnu comme étant sécuritaire.

Selon le résultat de l'inspection des échantillons, il se pourrait que la meilleure mesure consiste à mettre hors service tous les contenants, à introduire graduellement un programme d'inspection obligatoire au cours d'une période précise ou à déterminer que les indications initiales étaient incorrectes et que le contenant désigné peut demeurer en service (sous réserve des inspections normales).

ARTICLES CONNEXES

- Paragraphe 13(2) - Établissement des infractions conjointement avec
l'article 33
- Article 33 - Établissement des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 33

Peines: Amendes et emprisonnement

33. Quiconque ne se conforme pas à la présente loi commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité:

- a) par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars pour la première infraction et de cent mille dollars par récidive;
- b) par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

ENTRE LES LIGNES

Les montants des amendes n'ont pas été augmentés depuis 1980 en cas d'infraction punissable par procédure sommaire.

Cependant, en référence aux poursuites en vertu d'une inculpation et en raison de l'absence de limite pour les amendes monétaires prévues en 33 b), aux termes des dispositions relatives aux condamnations du Code criminel, on ne peut établir aucune limite en ce qui a trait aux amendes.

ARTICLES CONNEXES

- Article 5 - Notes sur les articles de la loi relatifs aux infractions
- Article 34 - Ordonnances du tribunal
- Article 36 - Poursuite des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 34

Peines: Ordonnances du tribunal

34.(1) En cas de poursuite, le tribunal peut, par ordonnance, prendre les mesures suivantes :

- a) interdire, pour une période d'au plus un an, l'exercice d'activités régies par la présente loi;
- b) ordonner la compensation, monétaire ou autre, de tout correctif pris à cause de la commission de l'infraction ou de tout dommage en découlant;
- c) ordonner que tout soit mis en oeuvre par le contrevenant pour contribuer à remédier au dommage environnemental causé par la commission de l'infraction;
- d) ordonner que le contrevenant mette en oeuvre des programmes de recherches techniques portant sur l'établissement et la révision des indications de danger, règles et normes de sécurité ou ordonner le versement, à cette fin, d'une somme d'argent selon les modalités réglementaires.

(2) Le tribunal peut, en sus de toute peine, rendre une ordonnance selon la nature de l'infraction et les circonstances de sa perpétration.

(3) Le coût total des mesures imposées au titre des alinéas (1)b) à d) ne peut dépasser un million de dollars par infraction.

(4) Quiconque ne se conforme pas à l'ordonnance commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité :

- a) par procédure sommaire, une amende maximale de cinquante mille dollars pour la première infraction et de cent mille dollars par récidive;
- b) par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans.

ENTRE LES LIGNES

Il s'agit d'une nouvelle disposition. En ce qui a trait au paragraphe 34(1), l'objet de chaque paragraphe est décrit ci-dessous:

- a) Si une activité est régie par la présente loi, le contrevenant peut se voir interdire de se livrer à cette activité pour une période d'au plus un an. Le libellé permet l'inclusion de nombreuses activités, y compris toutes celles régies par la

loi. Par exemple, une personne peut se voir interdire de vendre des contenants normalisés pour une période d'au plus un an si le tribunal le désire.

L'interdiction se rapporte à la personne (y compris les sociétés, etc.) indépendamment de la situation de cette personne. Ainsi, si l'administrateur d'une société est trouvé coupable d'une infraction et est enjoint de ne pas s'engager dans une activité régie par la loi pour une période d'au plus un an, cette interdiction frapperait cette personne indépendamment des changements qui surviendraient dans sa situation, comme un nouvel emploi.

b) On ne peut établir avec certitude l'étendue de l'interprétation que le tribunal peut donner de cet alinéa. Celui-ci devait au moins prévoir qu'un contrevenant puisse être tenu de faire une restitution aux services des pompiers volontaires.

c) C'est un alinéa très intéressant lorsqu'on le compare à l'alinéa *b*). Ce dernier prévoit la possibilité de réparer les dommages subis par une autre personne. L'alinéa *c*) reconnaît une autre forme de dommages que ceux subis par une personne. Dans ce cas, il s'agit des dommages causés à l'environnement et le tribunal peut exiger que des mesures soient prises pour aider à les réparer sans avoir à faire référence à une personne subissant des dommages.

d) Cet alinéa prévoit, au titre des peines, la tenue de recherches visant à améliorer la sécurité publique. Il est reconnu que certaines activités non conformes puissent survenir parce que le contrevenant n'a pas une compréhension exacte des conséquences de ses actes. Cet alinéa permettrait à un tribunal de demander au contrevenant d'effectuer des recherches portant, par exemple, sur les conséquences d'un rejet accidentel (p. ex. les règles de sécurité relatives à la prévention des dommages résultant d'un rejet accidentel). Le règlement ayant trait aux modalités auxquelles un contrevenant doit se soumettre pour verser un montant affecté à la recherche n'a pas encore été établi. Il pourrait probablement s'agir de verser des fonds au Centre de développement des transports, ou à une institution semblable, afin d'exécuter la recherche nécessaire.

Le paragraphe 34(2) prévoit qu'une ordonnance prévue à l'article 34 puisse être rendue indépendamment de toute autre peine.

Le paragraphe 34(3) met une limite à la valeur de l'obligation susceptible d'être imposée à contrevenant. Il s'agit de un million de dollars par infraction. Ainsi, une personne trouvée coupable de trois infractions différentes relativement au même événement serait soumise à une limite de trois millions de dollars plutôt que de un million.

Le paragraphe 34(4) établit que l'inobservation de l'ordonnance rendue constitue une infraction. Bien que les mesures imposées puissent atteindre un million de

dollars et que l'amende pour infraction semble être de seulement 50 000 \$, on attire l'attention sur l'article 36 en vertu duquel on peut compter une infraction distincte pour chacun des jours où l'infraction se commet ou se continue. Ainsi, en cas d'inobservation de l'ordonnance pendant une période de 10 jours, l'évaluation totale pourrait atteindre 500 000 \$ (soit 50 000 \$ par jour). De plus, l'obligation de se conformer à l'ordonnance initiale serait maintenue.

ARTICLES CONNEXES

- Article 25 - Recherche pouvant être entreprise par le ministre
- Article 36 - Poursuite des infractions

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Wray's Fire Protection (Kingston) Ltd

09.21.94, Cour provinciale de l'Ontario

Accusation, en vertu de l'article 8, d'avoir illégalement **livré** un contenant normalisé qui ne comportait pas toutes les indications de danger réglementaires.

La cour a imposé une amende de 2 500 \$ et rendu l'ordonnance suivante en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992) :

« Ordonnance rendue en vertu du paragraphe 34(1) de la loi sur le transport des marchandises dangereuses pour que tous les cylindres certifiés pendant la période allant du 1^{er} janvier 1993 au 1^{er} novembre 1993 fassent l'objet d'une nouvelle certification. »

La Cour a basé sa décision en fonction du libellé de l'article 34 (1)(b), lequel permet d'émettre une ordonnance ayant pour effet d'obliger la personne de fournir une compensation, soit monétaire ou autre, pour toutes mesures correctives ou dommages subis par une autre personne, inhérent à l'infraction perpétrée.

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Cie Graphique de Fournitures Edward

08.03.93, Cour provinciale du Québec

La compagnie a plaidé coupable à trois chefs d'accusation prévus à l'article 6 de la LTMD, et la cour a ordonné le versement de 9 000 \$ aux fins de programmes de recherches en vertu de l'article 34 de cette loi.

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Acklands Limited

04.12.95, Cour provinciale de la Saskatchewan

Condamnation, en vertu de la partie 5, pour **ne pas avoir apposé de plaque de danger sur un véhicule** transportant des marchandises dangereuses consistant dans une caisse en carton de peroxyde de dibenzoyle organique (UN2087) contenu dans 4 tubes en plastique de 100 g.

Condamnation à une amende de 2 500 \$ sous un chef d'accusation et ordonnance de versement de 5 000 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Grace Dearbom Ltd.

04.12.95, Cour provinciale de la Saskatchewan

Condamnation sous deux chefs d'accusation pour avoir transporté des marchandises dangereuses en vrac dans un conteneur intermédiaire qui ne portait pas la date de fabrication ou de requalification prévue par la partie 7 du Règlement.

Amende de 2 500 \$ par chef d'accusation et ordonnance de versement de 5 000 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. CP Express et Transport Limitée

09.13.94, Cour provinciale du Québec

Condamnation, en vertu de la partie 5, pour ne pas avoir étiqueté des marchandises dangereuses qui avaient été réemballées. Il y a aussi eu une condamnation, en vertu de la partie 9, pour manutention de marchandises dangereuses par un employé non qualifié.

Amende de 5 000 \$ par chef d'accusation et ordonnance de versement de 20 000 \$ au fonds de recherche en vertu de l'article 34 de la LTMD (1992).

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Sodisco Inc.

01.25.93, Cour provinciale du Québec

Lors d'une première application de l'article 34 de la LTMD (1992), le juge Crochitière a ordonné que 7 500 \$ soient versés à Transports Canada pour des recherches, soit 1 500 \$ pour chacun des chefs de l'accusation portée en vertu de l'article 4 de la LTMD, 1980-81-82-83, ch. 36.

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

Article 10.11 du Règlement

R c. Canadien Pacifique Limitée

01.06.94, Cour provinciale de l'Ontario

L'accusé a plaidé coupable à un chef d'accusation portée en vertu du paragraphe 6(1) de la LTMD, 1980-81-82-83, ch. 36. La cour a appliqué les dispositions de la LTMD (1992) pour ordonner le versement de 7 000 \$ pour un programme de recherche.

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Distribution Québec Dentaire Inc

10.20.93, Cour provinciale du Québec

Le juge Roy a ordonné que 16 000 \$ soient versés à Transports Canada pour une recherche sur l'explosion de rupture (BLEVE) par suite d'une condamnation sous quatre chefs d'une accusation portée en vertu de l'article 5 de la LTMD (1992).

Article 34 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
Article 10.11 du Règlement

R c. Laboratoire Choisy Ltée

04.13.93, Cour provinciale du Québec

Le juge Bergeron a ordonné que 4 000 \$ soient versés à Transports Canada à des fins de recherche pour chacun des trois chefs d'accusation ayant entraîné une condamnation en vertu de l'article 5 de la LTMD (1992). Le condamné a donc versé 12 000 \$ pour un programme de recherche.

ARTICLE 35

Prescription

35. Les poursuites par voie de procédure sommaire se prescrivent par deux ans à compter de la date de survenance de l'événement.

ENTRE LES LIGNES

La prescription quant au début des poursuites par voie de procédure sommaire est de deux ans à compter de la date de la survenance de la contravention présumée.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 36

Infraction continue

36. Il peut être compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue l'infraction.

ENTRE LES LIGNES

Le libellé de cet article est semblable à celui des autres lois fédérales. Il a été interprété comme étant applicable aux situations où les correctifs peuvent être vraiment apportés entre le premier jour et le suivant. Par exemple, il est reconnu que l'exécution d'un ordre visant à faire corriger la non-conformité d'un wagon-citerne donné peut exiger plus d'une journée. Dans ces circonstances, on ne s'attendrait pas à compter une infraction distincte pour chaque jour écoulé. Toutefois, le fait de ne pas tenter de mettre à exécution un tel ordre le deuxième jour pourrait être considéré comme un prolongement de l'infraction.

Une infraction se poursuivant plus d'une journée ne constitue pas une récidive aux termes de l'article 33 relatif au deuxième jour et aux jours suivants.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 37

Tribunal compétent

37. Peut connaître de toute plainte ou dénonciation en matière d'infraction, indépendamment du lieu de sa perpétration, le tribunal de juridiction criminelle qui est compétent dans la province où l'accusé réside ou exerce une activité commerciale.

ENTRE LES LIGNES

Cet article permet d'établir un choix entre les différents tribunaux compétents d'une province et de faire entendre la cause soit dans la province où l'infraction présumée a été commise, soit dans celle où l'accusé réside ou exerce son activité commerciale.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

Article 37 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

R c. Decade Electronics Ltd.

03.29.93, Cour provinciale de la C.-B.

Dans une poursuite sous deux chefs d'accusation intentée en vertu de la LTMD, 1980-81-82-83, ch. 36, le juge Husband s'est fondé sur les dispositions de l'article 9 de cette loi (art. 37 de la LTMD [1992]) pour juger qu'il pouvait connaître d'une accusation selon laquelle l'infraction avait été commise à Toronto (Ontario), où on avait « manutentionné des marchandises dangereuses et en avait demandé le transport », étant donné l'expédition de marchandises dangereuses à un client situé à Langley (C.-B.).

ARTICLE 38

Poursuite d'une société

38. Dans toute poursuite pour infraction, il suffit, pour établir l'infraction, de prouver qu'elle a été commise par un salarié ou un mandataire de l'accusé, que ce salarié ou mandataire ait été ou non identifié ou poursuivi.

ENTRE LES LIGNES

Cet article a pour effet de permettre la poursuite d'une société indépendamment de la situation de l'employé ou du mandataire de la société qu'ils aient ou non été poursuivis, inculpés ou condamnés.

ARTICLES CONNEXES

Article 34 - Si une société peut être poursuivie, ses dirigeants, administrateurs ou mandataires peuvent l'être aussi.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 39

Poursuite de dirigeants de personnes morales

39. En cas de perpétration d'une infraction par une personne morale, ceux de ses dirigeants, administrateurs ou mandataires qui l'ont ordonnée ou autorisée, ou qui y ont consenti ou participé, sont considérés comme des co-auteurs de l'infraction et encourent, sur déclaration de culpabilité, la peine prévue, que la personne morale ait été ou non poursuivie.

ENTRE LES LIGNES

Conformément à l'article 38, on pourrait « ignorer » un salarié et poursuivre directement la personne morale. L'article 39 étend cette notion de façon à ignorer le salarié et la personne morale et à viser directement un dirigeant, un administrateur ou un mandataire de la personne morale. En pratique, on s'attendrait à ce que le dirigeant, l'administrateur ou le mandataire qui sera poursuivi ait été mis au courant de l'infraction visée. Il doit être clairement établi que le dirigeant, l'administrateur ou le mandataire avait ordonné ou autorisé la perpétration d'une infraction ou qu'il y avait consenti ou participé. Ainsi, pour tenter une action en vertu de cet article, à moins que la connaissance préalable ne soit clairement établie avec certitude, l'inspecteur devrait aviser des circonstances le dirigeant, l'administrateur ou le mandataire. De plus, même si la connaissance préalable est établie avec certitude, il serait raisonnable d'aviser toute personne considérée comme étant un mandataire de la personne morale qu'on la considère à ce titre.

Il peut être raisonnable, dans certains cas, de poursuivre les dirigeants plutôt que la personne morale s'il est envisagé de rendre une ordonnance (article 34) interdisant aux dirigeants d'engager certaines activités pendant une période déterminée. Cette mesure s'appliquerait alors indépendamment du fait que les personnes changent ou non d'emploi.

Conformément aux articles 38 et 39, lorsqu'un employé ou un mandataire d'une société commet une infraction, chacun des trois niveaux de la société, soit l'employé, la société et le dirigeant, peut être poursuivi indépendamment de la situation des deux autres. Ainsi, selon les stipulations de la loi, on peut inculper une, deux ou trois personnes ou même aucune.

ARTICLES CONNEXES

- Article 34 - Ordonnances du tribunal
- Article 38 - Poursuite d'une société

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

« Voir le déni de responsabilité, page 0.1 »

ARTICLE 40

Disculpation en raison de l'exercice d'une diligence raisonnable

40. Est disculpé de toute infraction celui qui établit qu'il a pris toutes les précautions voulues pour se conformer à la présente loi ou pour prévenir la commission de l'infraction

ENTRE LES LIGNES

Cet article peut être décrit comme assurant la disculpation en raison de diligence. Il prévoit non seulement la disculpation potentielle d'une personne, mais aussi celle d'une personne morale ou d'un dirigeant, d'un administrateur ou d'un mandataire d'une personne morale.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 41

Preuve

41.(1) Les certificats, rapports ou autres documents censés être signés par l'inspecteur ou le ministre sont admissibles en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à la présente loi, sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ni la qualité officielle du signataire; sauf preuve contraire, les certificats ou rapports font foi de leur contenu.

(2) Des copies faites par l'inspecteur en vertu de l'article 15 et censées être certifiées conformes par lui sont admissibles en preuve dans les poursuites engagées pour infraction à la présente loi sans qu'il soit nécessaire de prouver l'authenticité de la signature qui y est apposée ni la qualité officielle du signataire; sauf preuve contraire, elles ont la force probante d'un original déposé en preuve selon le mode ordinaire.

(3) Les certificats, rapports et copies ne sont reçus en preuve que si la partie qui a l'intention de les produire contre une autre fait notifier à celle-ci un préavis, avant le procès, en y joignant une copie.

ENTRE LES LIGNES

À moins que l'accusé ne donne la preuve du contraire, certains documents seront admissibles en preuve sans qu'il soit nécessaire de prouver que l'inspecteur les a signés, en admettant que les dispositions relatives au préavis mentionnées en 41(3) ont été observées.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 42

Indications de danger et documents d'expédition à titre de commencement de preuve

42. Dans toute poursuite pour infraction, l'indication de danger apparaissant sur un contenant ou un moyen de transport ou le document réglementaire les accompagnant font preuve de leur contenu, sauf preuve contraire.

ENTRE LES LIGNES

Conformément à cet article, les indications de danger et les documents réglementaires peuvent constituer un commencement de preuve. Ils font preuve des renseignements montrés ou indiqués à moins que d'autres renseignements plus importants ne soient fournis pour démontrer qu'ils sont incorrects.

Cet article élimine aussi l'obligation de prendre des échantillons du contenant si des documents disponibles en décrivent le contenu.

Si des documents se contredisent ou contredisent la plaque, il est clair que l'un des deux est erroné et il y aurait contravention en vertu des articles 5 et 33.

ARTICLES CONNEXES

- | | | |
|------------|---|---|
| Article 5 | - | Les documents et les indications de sécurité doivent être corrects. |
| Article 33 | - | Établissement des infractions |

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 43

Modifications corrélatives

Loi sur l'accès à l'information

43. L'annexe III de la *Loi sur l'accès à l'information* est modifiée par suppression de ce qui suit:

Loi sur le transport des marchandises dangereuses

Transportation of Dangerous Goods Act

ainsi que de la mention « paragraphe 23(5) » placée en regard de ce titre de loi.

ENTRE LES LIGNES

Cet article supprime le renvoi à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1980 dans la *Loi sur l'accès à l'information*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 44

Modifications corrélatives

Loi sur l'accès à l'information

44. L'annexe II de la même loi est modifiée par insertion, suivant l'ordre alphabétique, de ce qui suit:

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

ainsi que de la mention « paragraphe 24(4) » placée en regard de ce titre de loi.

ENTRE LES LIGNES

Cet article modifie la Loi sur l'accès à l'information en faisant référence à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 45

Modifications corrélatives

Loi canadienne sur la protection de l'environnement

45. L'alinéa 43(4)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

a) des marchandises dangereuses, au sens de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, qui sont des déchets, au sens des règlements d'application de cette loi;

ENTRE LES LIGNES

Cet article remplace le renvoi à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* contenu dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* par le renvoi à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 46

Modifications corrélatives

Projet de loi C-13

46. En cas de sanction du projet de loi C-13 intitulé *Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale*, déposé au cours de la troisième session de la trente-quatrième législature, l'article 81 de ce projet de loi est, à la date de la sanction de la présente loi ou à la date, si elle est postérieure, de la sanction de ce projet de loi, abrogé.

ENTRE LES LIGNES

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de 1980 devrait être modifiée par le Projet de loi C-13 déposé au cours de la troisième session de la trente-quatrième législature. Le Projet de loi C-13 devait être adopté et proclamé bien avant la promulgation de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Comme il devenait évident que ceci ne se produirait pas, étant donné que le Projet de loi C-13 avait dépassé le stade raisonnable de l'amendement, cet article a été introduit afin d'assurer que l'amendement contenu dans le Projet de loi C-13 ne s'appliquerait pas par inadvertance à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

ARTICLE 47

Abrogation de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1980

47. La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* est abrogée.

ENTRE LES LIGNES

Cet article abroge la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, Chapitre T-19, qui a été remplacée par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

DÉCISIONS JUDICIAIRES PERTINENTES

