

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JULY 22, 1998

OTTAWA, LE MERCREDI 22 JUILLET 1998

Statutory Instruments 1998

Textes réglementaires 1998

SOR/98-355 to 371

DORS/98-355 à 371

Pages 2132 to 2157

Pages 2132 à 2157

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 1998 and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada. Rates will be quoted on request.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is \$87.75 and single issues, \$4.95. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 7 janvier 1998 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

On peut consulter la *Gazette du Canada* Partie II dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. Prière d'adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration  
SOR/98-355 29 June, 1998

NATIONAL ENERGY BOARD ACT

**Rules Amending the National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995 (Miscellaneous Program)**

The National Energy Board, pursuant to section 8 of the *National Energy Board Act*, hereby makes the annexed *Rules Amending the National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995 (Miscellaneous Program)*.

Calgary, Alberta, June 24, 1998

**RULES AMENDING THE NATIONAL ENERGY BOARD RULES OF PRACTICE AND PROCEDURE, 1995 (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENT

**1. Section 53 of the French version of the *National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**53.** Afin que l'Office puisse fixer le montant des frais en vertu de l'article 39 de la Loi, la personne qui a présenté des observations à l'Office lors d'une audience tenue conformément au paragraphe 35(3) de la Loi dresse un état détaillé des frais réels et raisonnables qu'elle a engagés relativement à l'audience et envoie copie par courrier recommandé le même jour à l'Office et à la compagnie dont le tracé du pipeline ou de la ligne internationale ou interprovinciale de transport d'électricité est visé par l'audience.

COMING INTO FORCE

**2. These Rules come into force on June 29, 1998.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Rules.)*

**Description**

The amendment to these Rules correct non-substantive problems identified by the National Energy Board:

- there is a discrepancy between the English and French versions of section 53 of the *National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995*. The French version requires amendment as it refers to a "written hearing" held pursuant to subsection 35(3) of the *National Energy Board Act* rather than a "hearing" as is set out in the English version. Written hearings cannot be held pursuant to subsection 35(3) of the *National Energy Board Act*.

<sup>1</sup> SOR/95-208

Enregistrement  
DORS/98-355 29 juin 1998

LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

**Règle corrective visant les Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995)**

En vertu de l'article 8 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, l'Office national de l'énergie prend la *Règle corrective visant les Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995)*, ci-après.

Calgary (Alberta), le 24 juin 1998

**RÈGLE CORRECTIVE VISANT LES RÈGLES DE PRATIQUE ET DE PROCÉDURE DE L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (1995)**

MODIFICATION

**1. L'article 53 de la version française des *Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**53.** Afin que l'Office puisse fixer le montant des frais en vertu de l'article 39 de la Loi, la personne qui a présenté des observations à l'Office lors d'une audience tenue conformément au paragraphe 35(3) de la Loi dresse un état détaillé des frais réels et raisonnables qu'elle a engagés relativement à l'audience et envoie copie par courrier recommandé le même jour à l'Office et à la compagnie dont le tracé du pipeline ou de la ligne internationale ou interprovinciale de transport d'électricité est visé par l'audience.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. La présente règle entre en vigueur le 29 juin 1998.**

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie de la règle.)*

**Description**

La présente modification corrige des erreurs, ne touchant pas au fond de la règle, qui ont été relevées par l'Office national de l'énergie :

- Il existe une différence entre la version anglaise et la version française de l'article 53 des *Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995)*. Il faut modifier la version française, dans laquelle il est question d'une « audience sur pièces » tenue conformément au paragraphe 35(3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, contrairement à la version anglaise, qui utilise le mot « hearing » (audience). Des audiences sur pièces ne peuvent pas être tenues en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

<sup>1</sup> DORS/95-208

It is expected that this change will have little impact on Canadians. The Miscellaneous Amendments Regulations were developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Ce changement devrait avoir une incidence négligeable sur les Canadiens. Les Règlements correctifs ont été élaborés pour simplifier le processus de réglementation et pour réduire les coûts.

**Contact**

P. Noonan, Counsel  
National Energy Board  
311-6th Ave. S.W.  
Calgary, Alberta  
T2P 3H2  
Telephone: (403) 299-3552  
FAX: (403) 292-5503  
E-Mail: pnoonan@neb.gc.ca

**Personne-ressource**

P. Noonan, avocat  
Office national de l'énergie  
311, 6<sup>e</sup> Avenue s.-o.  
Calgary (Alberta)  
T2P 3H2  
Téléphone : (403) 299-3552  
TÉLÉCOPIEUR : (403) 292-5503  
Courrier électronique : pnoonan@neb.gc.ca

Registration  
SOR/98-356 29 June, 1998

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

## Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

### RESOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission pursuant to section 16 and paragraph 54(d) of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

June 19, 1998

P.C. 1998-1199 29 June, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources Development, pursuant to section 16 and paragraph 54(d) of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations* made by the Canada Employment Insurance Commission.

### REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

#### AMENDMENT

1. Subsections 34(2)<sup>1</sup> and (2.1)<sup>1</sup> of the *Employment Insurance Regulations*<sup>2</sup> are replaced by the following:

(2) For the purposes of this section, a child tax benefit is a deemed overpayment under subdivision a.1 of Division E of Part I of the *Income Tax Act* as that subdivision read on July 1, 1997 and as amended in relation to that benefit by the *Income Tax Amendments Act, 1997* and in relation to the Canada child tax benefit by Part 9 of the *Budget Implementation Act, 1998*.

(2.1) For greater certainty, any amendments made to the Canada child tax benefit after the coming into force of the amendments referred to in subsection (2) shall not be taken into account for the purposes of that subsection.

#### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 29, 1998.

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Description

This is a minor change to the Family Supplement provisions in section 34 of the *Employment Insurance Regulations* to ensure

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 23

<sup>1</sup> SOR/97-310

<sup>2</sup> SOR/96-332

Enregistrement  
DORS/98-356 29 juin 1998

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

## Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

### RÉSOLUTION

En vertu de l'article 16 et de l'alinéa 54d) de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Le 19 juin 1998

C.P. 1998-1199 29 juin 1998

Sur recommandation du ministre du Développement des ressources humaines et en vertu de l'article 16 et de l'alinéa 54d) de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

#### MODIFICATION

1. Les paragraphes 34(2)<sup>1</sup> et (2.1)<sup>1</sup> du *Règlement sur l'assurance-emploi*<sup>2</sup> sont remplacés par ce qui suit :

(2) Pour l'application du présent article, une prestation fiscale pour enfants est un paiement en trop présumé aux termes de la sous-section a.1 de la section E de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, dans sa version du 1<sup>er</sup> juillet 1997, compte tenu des modifications concernant cette prestation apportées par la *Loi de 1997 modifiant l'impôt sur le revenu* et des modifications concernant la prestation fiscale canadienne pour enfants apportées par la partie 9 de la *Loi d'exécution du budget de 1998*.

(2.1) Il est entendu que les modifications apportées à la prestation fiscale canadienne pour enfants après l'entrée en vigueur des modifications visées au paragraphe (2) ne sont pas prises en compte pour l'application de ce paragraphe.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 29 juin 1998.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

#### Description

La modification représente une modification mineure aux dispositions relatives au supplément familial de l'article 34 du

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 23

<sup>1</sup> DORS/97-310

<sup>2</sup> DORS/96-332

that the family supplement calculation in the EI legislation retains its direct connection to the Child Tax Benefit found in the income tax system. The link under the current regulation is limited to the level and structure of the Child Tax Benefit as of June 30, 1996 including any amendments announced in the 1997 Budget.

The 1997 Budget also contained a further enhancement to the Child Tax Benefit that will be effective July, 1998. At that time, the Child Tax Benefit and Working Income Supplement will be absorbed into a new Canada Child Tax Benefit, thereby further increasing the benefit paid per child. The provisions for the Canada Child Tax Benefit are contained in the *Budget Implementation Act, 1998*. In addition to the changes contained in the *Budget Implementation Act, 1998*, the changes to section 34 include a reference to some technical amendments to the Child Tax Benefit contained in the *Income Tax Amendments Act, 1997*. The amendment to subsection 34(2) is needed to ensure that only the July 1998 changes found in the *Budget Implementation Act, 1998* and the technical amendments in the *Income Tax Amendments Act, 1997* are applied to the EI Family Supplement.

#### **Alternatives**

No other alternative is available in the short term as the intent under the EI system is to preserve a direct linkage with the changes to the Canada Child Tax Benefit system starting in July 1998. For the longer term, the new subsection 34(2.1) ensures that the Family Supplement linkage will be re-examined rather than automatically include ongoing linkages after the implementation of the new Canada Child Tax Benefit in July 1998.

#### **Benefits and Costs**

Maintaining the linkage between the new Canada Child Tax Benefit ensures a smooth transition for those EI Family Supplement recipients who will benefit from the changes to the Child Tax Benefit. However, an analysis of those families that will benefit from the increase to the new National Child Benefit reveals that the majority of these families are not typically Employment Insurance recipients. The effect on the EI account therefore, is expected to be \$5 million annually on a mature year basis. There are no additional costs to the EI account resulting from the Child Tax Benefit changes in the *Income Tax Amendments Act, 1997*. This technical reference is included for legal accuracy and completeness.

#### **Consultation**

The Departments of Finance and Revenue Canada were consulted and concur with this amendment to EI Family Supplement provisions.

*Règlement sur l'assurance-emploi*. Elle assure que le calcul du supplément familial maintient un lien direct avec la prestation fiscale pour enfants que l'on retrouve au niveau des impôts. Ce lien, en vertu de la présente réglementation, est limité au niveau de la Prestation fiscale pour enfants mise en œuvre le 30 juin 1996, incluant les modifications annoncées dans le budget de mars 1997.

Toutefois, le budget de 1997 a inclus une amélioration additionnelle à la prestation fiscale pour enfants qui sera mise en vigueur en juillet 1998. À ce moment, la prestation fiscale pour enfants et le supplément au revenu gagné seront combinés dans la nouvelle Prestation fiscale canadienne pour enfants ayant pour résultat une augmentation du montant de la prestation versée pour chaque enfant. Les dispositions relatives à la prestation fiscale canadienne pour enfants se trouvent dans la *Loi d'exécution du budget de 1998*. Aussi, en plus des modifications apportées par le budget de 1997, les modifications à l'article 34 comportent une référence à quelques modifications techniques à la prestation fiscale pour enfants que l'on retrouve dans la *Loi de 1997 modifiant l'impôt sur le revenu*. La modification au paragraphe 34(2) est requise afin de refléter le fait que seulement les modifications au supplément proposées pour juillet 1998 dans le budget de 1997 et les modifications techniques contenues dans la *Loi de 1997 modifiant l'impôt sur le revenu* seront appliquées au supplément familial d'assurance-emploi.

#### **Solutions envisagées**

Aucune autre mesure n'a été envisagée à court terme pour les modifications relatives au supplément familial puisque l'on entend préserver, en vertu du nouveau régime d'assurance emploi, un lien direct avec les modifications au système de la prestation fiscale pour enfants prévues pour juillet 1998. À long terme, le nouveau paragraphe 34(2.1) assure que l'on réexamine le lien entre le supplément familial et le système de l'impôt au lieu d'inclure automatiquement les modifications subséquentes après la mise en œuvre du système proposé de la Prestation fiscale canadienne pour enfants dont l'instauration est prévue pour juillet 1998.

#### **Avantages et coûts**

Le maintien des liens entre la nouvelle Prestation fiscale canadienne pour enfants assure une transition facile pour ceux qui reçoivent le supplément familial d'assurance emploi et qui verront un avantage aux modifications à la Prestation fiscale pour enfants. Cependant, une analyse des familles qui recevront une augmentation des prestations de la nouvelle Prestation fiscale canadienne pour enfants démontre que la plupart de ces familles ne sont pas normalement des prestataires d'assurance-emploi. Aussi l'impact financier sur le fonds d'assurance-emploi devrait être environ de 5 millions de dollars annuellement lorsque les dispositions seront pleinement en vigueur. Il n'y a aucun coût additionnel pour le programme d'a.-e. suite aux modifications à la prestation fiscale pour enfants que l'on retrouve dans la *Loi de 1997 modifiant l'impôt sur le revenu*. Cette référence technique ne vise qu'à assurer que le libellé est légalement précis et complet.

#### **Consultations**

Les ministères des Finances et du Revenu national ont été consultés et ont exprimé leur accord à la modification au règlement sur le supplément familial de la *Loi sur l'assurance-emploi*.

This regulatory amendment was prepared by Insurance Policy in consultation with Legal Services, Strategic Policy, Insurance Program Services, Control and Systems within HRDC. All parties concur in the format reflected in the regulation.

In addition, the *Employment Insurance Act* and Regulations, which established the basic family supplement aspect of the EI program and which gave rise to the need for this administrative change, were the subject of consultation with various government departments, Members of Parliament, interest groups, and were debated in the House of Commons and the Senate.

#### ***Compliance and Enforcement***

Existing compliance mechanisms contained in HRDC's adjudication and control procedures will ensure that these changes are properly implemented and subsequently evaluated.

#### ***Contact***

Sue Fowler  
Senior Policy Advisor  
Policy and Legislation Development Insurance  
Human Resources Development Canada  
140 Promenade du Portage, Phase IV  
9<sup>th</sup> Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0J9  
Tel.: (819) 997-8628  
FAX: (819) 953-9381

Cette modification au Règlement a été préparée par la Politique d'assurance en consultation avec les Services juridiques, la Politique stratégique, les Services du programme d'assurance, le Contrôle et les Systèmes de DRHC. Toutes ces parties sont d'accord avec le format décrit dans la réglementation.

De plus, la Loi et le *Règlement sur l'assurance-emploi*, dont découle l'établissement du supplément familial au taux de Prestations du programme d'assurance-emploi et dont découle cette modification mineure et administrative, ont fait l'objet de consultations auprès de divers ministères, des députés et des groupes d'intérêt, et ont été débattu à la Chambre des communes et au Sénat.

#### ***Respect et exécution***

Les mécanismes actuels de conformité déjà inclus dans les procédures d'arbitrage et de contrôle de DRHC permettront d'assurer une mise en œuvre adéquate et une évaluation subséquente de cette modification.

#### ***Personne-ressource***

Sue Fowler  
Conseillère principale en matière de politique  
Élaboration de la politique et de la législation - Assurance  
Développement des ressources humaines Canada  
140, Promenade du Portage, Phase IV  
9<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0J9  
Téléphone : (819) 997-8628  
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-9381

Registration  
SOR/98-357 30 June, 1998

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

### Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Turkey Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas the Canadian Turkey Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>;

Whereas the proposed regulation entitled *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*, annexed hereto, is a regulation of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

Whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed regulation is necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Turkey Marketing Agency is authorized to implement, and has approved the proposed regulation;

And whereas the Canadian Turkey Marketing Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation and is satisfied, pursuant to subsection 4(2) of that Part, that the size of the market for turkeys has changed significantly in relation to the total production in Canada over a period of five years immediately preceding the effective date of the marketing plan;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, Ontario, June 26, 1998

Enregistrement  
DORS/98-357 30 juin 1998

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

### Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet;

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)c) à h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation et que, conformément au paragraphe 4(2) de cette partie, il a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé par rapport à la production totale du Canada au cours de la période de cinq ans précédant la date de mise en application du plan de commercialisation,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga (Ontario), le 26 juin 1998

<sup>a</sup> C.R.C., c. 647

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

<sup>c</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

<sup>b</sup> L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 647

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN TURKEY  
MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990**

## AMENDMENT

**1. The schedule<sup>1</sup> to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

**SCHEDULE**  
(Subsections 5(2) and (3))

**CONTROL PERIOD BEGINNING ON MAY 1, 1998 AND  
ENDING ON APRIL 30, 1999**

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1.	Ontario	122 799 303
2.	Quebec	62 989 789
3.	Nova Scotia	7 928 014
4.	New Brunswick	5 465 646
5.	Manitoba	20 712 896
6.	British Columbia	32 721 163
7.	Saskatchewan	10 420 432
8.	Alberta	<u>24 731 355</u>
<b>TOTAL</b>		<b>287 768 598</b>

## COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on June 30, 1998.**

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Regulations.)*

This amendment revises the limitations to be applied in determining the market allotments within a province during the control period beginning on May 1, 1998 and ending on April 30, 1999.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA  
COMMERCIALISATION DU DINDON (1990)**

## MODIFICATION

**1. L'annexe<sup>1</sup> du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*<sup>2</sup> est remplacée par ce qui suit :**

**ANNEXE**  
(paragraphe 5(2) et (3))

**PÉRIODE RÉGLEMENTÉE COMMENÇANT LE 1<sup>er</sup> MAI 1998  
ET SE TERMINANT LE 30 AVRIL 1999**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1.	Ontario	122 799 303
2.	Québec	62 989 789
3.	Nouvelle-Écosse	7 928 014
4.	Nouveau-Brunswick	5 465 646
5.	Manitoba	20 712 896
6.	Colombie-Britannique	32 721 163
7.	Saskatchewan	10 420 432
8.	Alberta	<u>24 731 355</u>
<b>TOTAL</b>		<b>287 768 598</b>

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 30 juin 1998.**

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du règlement.)*

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation à l'intérieur d'une province au cours de la période réglementée commençant le 1<sup>er</sup> mai 1998 et se terminant le 30 avril 1999.

<sup>1</sup> SOR/98-169  
<sup>2</sup> SOR/90-231

<sup>1</sup> DORS/98-169  
<sup>2</sup> DORS/90-231



Registration  
SOR/98-371 15 July, 1998

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

### Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (No. 23)

P.C. 1998-1253 15 July, 1998

Whereas, pursuant to subsection 30(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (No. 23)*, substantially in the form annexed hereto, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 11, 1998, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 27 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (No. 23)*.

#### REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS (NO. 23)

##### AMENDMENTS

1. (1) The portion of the definition “IBC” or “intermediate bulk container”<sup>1</sup> in section 1.2 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*<sup>2</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:

“IBC” or “intermediate bulk container” means a rigid or flexible portable means of containment with a capacity not exceeding 3 000 L, but does not include a means of containment described in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, a means of containment referred to in section 7.33.5 or a means of containment required to be used in the following standards:

(2) Paragraph (b)<sup>1</sup> of the definition “IBC” or “intermediate bulk container” in section 1.2 of the Regulations is replaced by the following:

(b) National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997; (GRV or grand récipient pour vrac)

(3) Paragraph (a)<sup>1</sup> of the definition “multi-unit tank car tank” in section 1.2 of the Regulations is replaced by the following:

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 34

<sup>1</sup> SOR/95-547

<sup>2</sup> SOR/85-77

Enregistrement  
DORS/98-371 15 juillet 1998

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

### Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (n° 23)

C.P. 1998-1253 15 juillet 1998

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (n° 23)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 11 avril 1998 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 27 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (n° 23)*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (N° 23)

##### MODIFICATIONS

1. (1) L'alinéa a)<sup>1</sup> de la définition de « citerne de wagon-citerne à éléments multiples », à l'article 1.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*<sup>2</sup>, est remplacé par ce qui suit :

a) la classe TC 106A ou la classe TC 110A visées dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997;

(2) Le passage précédant l'alinéa a) de la définition de « GRV » ou « grand récipient pour vrac »<sup>1</sup>, à l'article 1.2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

« GRV » ou « grand récipient pour vrac » Contenant mobile rigide ou souple d'une capacité d'au plus 3 000 L. Ne sont pas compris dans la présente définition les contenants visés dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997, ni les contenants visés à l'article 7.33.5 ou dont l'utilisation est exigée dans les normes suivantes :

(3) L'alinéa b)<sup>1</sup> de la définition de « GRV » ou « grand récipient pour vrac », à l'article 1.2 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 34

<sup>1</sup> DORS/95-547

<sup>2</sup> DORS/85-77

(a) Class TC 106A or TC 110A set out in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997,

**2. Section 2.1.1<sup>3</sup> of the Regulations is repealed.**

**3. Subsection 2.9.2(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**2.9.2 (1)** Where a package or small container that is manufactured in Canada is used or is intended to be used to transport dangerous goods by aircraft and is marked in accordance with Chapter 9 of the UN Recommendations, the package or small container shall comply with the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997.

**4. (1) Subsection 2.9.3(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**2.9.3 (1)** Subject to subsections (2) and (3), any person who handles or offers for transport by aircraft dangerous goods that are included in Class 2 and that are contained in a cylinder or other small container or in a tube, other than an aerosol or a flask containing an unpressurized refrigerated liquid, shall comply with the applicable requirements of Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, except for the requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard.

**(2) Paragraph 2.9.3(2)(a)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(a) National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996; or

**5. (1) Clause 2.12(c)(i)(D)<sup>4</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(D) National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, respecting type 1A1 packaging, or

**(2) Clause 2.12(d)(i)(D)<sup>4</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(D) National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, or

**6. Subparagraph 2.12.2(b)(ii)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) conform to Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, except for the

b) la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997. (IBC ou intermediate bulk container)

**2. L'article 2.1.1<sup>3</sup> du même règlement est abrogé.**

**3. Le paragraphe 2.9.2(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**2.9.2 (1)** Le colis ou le petit conteneur fabriqué au Canada doit, lorsqu'il est utilisé ou est destiné à être utilisé pour le transport par aéronef de marchandises dangereuses et qu'il porte les marques requises par le chapitre 9 des Recommandations de l'ONU, être conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997.

**4. (1) Le paragraphe 2.9.3(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**2.9.3 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), quiconque manutentionne des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2 qui sont contenues dans une bouteille à gaz ou un autre petit conteneur ou dans un tube, autre qu'un aérosol ou un flacon renfermant un liquide réfrigéré non pressurisé, ou en demande le transport par aéronef, est tenu de se conformer aux exigences applicables de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1, mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme.

**(2) L'alinéa 2.9.3(2)a)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) a été fabriqué conformément aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996;

**5. (1) La division 2.12(c)(i)(D)<sup>4</sup> du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(D) soit aux exigences relatives aux emballages de type 1A1 énoncées dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997,

**(2) La division 2.12(d)(i)(D)<sup>4</sup> du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(D) soit la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997,

**6. Le sous-alinéa 2.12.2(b)(ii)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) qui sont conformes aux exigences de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses*,

<sup>3</sup> SOR/94-264

<sup>4</sup> SOR/90-847

<sup>3</sup> DORS/94-264

<sup>4</sup> DORS/90-847

requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard, and

**7. Subsection 2.14(2)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Subject to subsections (3) and (4), where a package or small container that is manufactured in Canada is used or is intended to be used to transport dangerous goods by ship and is marked in accordance with Chapter 9 of the UN Recommendations, the package or small container shall comply with the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997.

**8. Subsection 2.18(9)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(9) Subject to subsection (10), any person who offers for transport dangerous goods referred to in subsection (1) that are included in Class 2 and are contained in a cylinder, tube or small container shall comply with the applicable requirements of Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, except for the requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard.

(10) Subsection (9) does not apply to

- (a) a cylinder, tube or small container that is part of the equipment of a ship;
- (b) a small container that contains unpressurized refrigerated liquids; or
- (c) a small container that is an aerosol or flask.

**9. Subsection 2.24(10)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(10) Subject to subsection (11), any person who offers for transport dangerous goods referred to in subsection (1) that are included in Class 2 and are contained in a cylinder, tube or small container shall comply with the applicable requirements of Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, except for the requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard.

(11) Subsection (10) does not apply to

- (a) a cylinder, tube or small container that is part of the equipment of a ship;
- (b) a small container that contains unpressurized refrigerated liquids; or
- (c) a small container that is an aerosol or flask.

**10. Section 6.4<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**6.4** Section 11 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, does not apply to packagings or small containers manufactured before January 1, 1992.

*classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1 mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme,

**7. Le paragraphe 2.14(2)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le colis ou le petit conteneur fabriqué au Canada doit, lorsqu'il est utilisé ou est destiné à être utilisé pour le transport par navire de marchandises dangereuses et qu'il porte les marques requises par le chapitre 9 des Recommandations de l'ONU, être conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997.

**8. Le paragraphe 2.18(9)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(9) Sous réserve du paragraphe (10), quiconque demande le transport de marchandises dangereuses visées au paragraphe (1) qui sont incluses dans la classe 2 et qui sont contenues dans une bouteille à gaz, un tube ou un petit conteneur est tenu de se conformer aux exigences applicables de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1 mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme.

(10) Le paragraphe (9) ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a) la bouteille à gaz, le tube ou le petit conteneur fait partie de l'équipement d'un navire;
- b) le petit conteneur renferme un liquide réfrigéré non pressurisé;
- c) le petit conteneur est un aérosol ou un flacon.

**9. Le paragraphe 2.24(10)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(10) Sous réserve du paragraphe (11), quiconque demande le transport de marchandises dangereuses visées au paragraphe (1) qui sont incluses dans la classe 2 et qui sont contenues dans une bouteille à gaz, un tube ou un petit conteneur est tenu de se conformer aux exigences applicables de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1 mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme.

(11) Le paragraphe (10) ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a) la bouteille à gaz, le tube ou le petit conteneur fait partie de l'équipement d'un navire;
- b) le petit conteneur renferme un liquide réfrigéré non pressurisé;
- c) le petit conteneur est un aérosol ou un flacon.

**10. L'article 6.4<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.4** L'article 11 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997, ne s'applique pas aux emballages et aux petits conteneurs fabriqués avant le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

**11. The portion of subsection 6.5(1)<sup>1</sup> of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**

**6.5** (1) The certificate of compliance with chemical composition and test reports that is referred to in clause 4.18 of National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996, shall be retained by the manufacturer of a cylinder or tube and by the inspector as defined in that Standard,

(a) in the case of a cylinder or tube for which the Standard requires the display of a specification mark, other than the specification mark TC-3HTM, for the 180 months following the test date referred to in clause 4.17.2 of the Standard; or

**12. Subsection 6.7(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**6.7** (1) The quality assurance requirements in paragraphs 5.1.5, 5.2.5, 5.3.5, 5.4.5, 5.5.5, 5.6.5 and 7.2.1 c. of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997, do not apply to IBCs manufactured before January 1, 1997.

**13. The Regulations are amended by adding the following after section 6.8:**

**6.9** Notwithstanding clause 2 of National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996, every reference to CGA Publication C-1 in this Standard shall be read as a reference to CGA Publication C-1-1996, *Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders*, Seventh Edition, published by the Compressed Gas Association, Inc.

**14. Subsection 7.21(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.21** (1) No person shall handle or offer for transport dangerous goods referred to in section 7.33 that are contained in a package or small container that is not in compliance with National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, unless the package or small container is designed, constructed, filled and closed so that, under normal conditions of handling and transport, there will be no discharge, emission or escape of the dangerous goods from the package or small container that could constitute a danger to public safety.

**15. Subsection 7.23(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.23** (1) Where a package or small container that is manufactured in Canada is used or is intended to be used to transport dangerous goods and is marked in accordance with Chapter 9 of the UN Recommendations, the package or small container shall comply with the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997.

**16. Section 7.31<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.31** (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall handle or offer for transport by road or by rail, or in a domestic consignment by ship, dangerous goods that are included in

**11. Le passage du paragraphe 6.5(1)<sup>1</sup> du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

**6.5** (1) Le fabricant de la bouteille à gaz ou du tube et l'inspecteur au sens de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996, conservent le certificat de conformité, y compris les procès-verbaux de composition chimique, d'essais et d'épreuves, qui est mentionné à l'article 4.18 de cette norme :

a) dans le cas d'une bouteille à gaz ou d'un tube devant, selon la norme, porter une marque de spécification autre que la marque TC-3HTM, pendant les 180 mois suivant la date de l'épreuve visée à l'article 4.17.2 de cette norme;

**12. Le paragraphe 6.7(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.7** (1) Les exigences relatives à l'assurance de la qualité qui sont prévues aux alinéas 5.1.5, 5.2.5, 5.3.5, 5.4.5, 5.5.5, 5.6.5 et 7.2.1 c. de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997, ne s'appliquent pas aux GRV fabriqués avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

**13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 6.8, de ce qui suit :**

**6.9** Malgré le chapitre 2 de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996, toute mention de l'ouvrage C-1 de la CGA dans cette norme constitue un renvoi à l'ouvrage C-1-1996 de la CGA intitulé *Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders*, Seventh Edition, publié par la Compressed Gas Association, Inc.

**14. Le paragraphe 7.21(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.21** (1) Il est interdit de manutentionner des marchandises dangereuses visées à l'article 7.33 qui sont contenues dans un colis ou un petit conteneur qui n'est pas conforme à la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997, et d'en demander le transport, sauf si le colis ou le petit conteneur est conçu, construit, rempli et obturé de façon à empêcher, dans des conditions normales de manutention et de transport, toute émission, fuite ou perte de ces marchandises dangereuses qui pourrait constituer un risque pour la sécurité publique.

**15. Le paragraphe 7.23(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.23** (1) Le colis ou le petit conteneur fabriqué au Canada doit, lorsqu'il est utilisé ou est destiné à être utilisé pour le transport de marchandises dangereuses et qu'il porte les marques requises par le chapitre 9 des Recommandations de l'ONU, être conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997.

**16. L'article 7.31<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.31** (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit de manutentionner des marchandises dangereuses qui sont incluses dans la classe 1 et d'en demander le transport par route ou par

Class 1, unless the applicable requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-97, *Packing of Explosives (Class 1) for Transportation*, dated December 1997, are complied with.

(2) Except for dangerous goods that are included in Class 1 and are transported by road in highway tanks, including those designed for mixing and transporting explosives, until January 1, 1999, dangerous goods that are included in Class 1 may be handled or offered for transport by road or by rail, or in a domestic consignment by ship, in accordance with the applicable requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-M90, *Packing of Explosives, Class 1, for Transportation*, dated December 1990.

(3) Section 2.1.2 of Appendix B of the National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-97, *Packing of Explosives (Class 1) for Transportation*, dated December 1997, does not apply until January 1, 1999.

**17. (1) Subsection 7.32(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.32** (1) Subject to subsections (2) and (3), no person shall handle or offer for transport dangerous goods that are included in Class 2 and are contained in a cylinder or other small container or in a tube, other than an aerosol or a flask containing an unpressurized refrigerated liquid, unless the applicable requirements of Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, are complied with, except for the requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard.

**(2) Paragraph 7.32(2)(a)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(a) National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996; or

**(3) Subsection 7.32(4)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(4) A requalification, repair, reheat treatment or rebuilding of a cylinder or tube referred to in paragraph (2)(b) shall be carried out at a facility registered pursuant to clause 25 of National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996.

**18. Section 7.32.2<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.32.2** (1) Subject to subsections (2) and (3) and section 7.32.3, no person shall handle or offer for transport by rail dangerous goods that are included in Class 2 and are contained in a tank, other than a tube, unless the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, except for section 5.2.1.1, are complied with.

rail, ou dans un envoi intérieur par navire, sauf si sont respectées les exigences applicables de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-97 intitulée *Conditionnement des explosifs (classe 1) aux fins de transport*, publiée en décembre 1997.

(2) À l'exception des marchandises dangereuses incluses dans la classe 1 qui sont transportées par route dans des citernes routières y compris celles qui sont conçues pour le mélange et le transport des explosifs, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999, les marchandises dangereuses incluses dans la classe 1 peuvent être manutentionnées ou faire l'objet d'une demande de transport par route ou par rail, ou dans un envoi intérieur par navire, si les exigences applicables de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-M90, intitulée *Emballage des explosifs de classe 1 aux fins de transport*, publiée en décembre 1990, sont respectées.

(3) L'article 2.1.2 de l'appendice B de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-97 intitulée *Conditionnement des explosifs (classe 1) aux fins de transport*, publiée en décembre 1997, ne s'applique pas avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

**17. (1) Le paragraphe 7.32(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.32** (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit de manutentionner des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2 qui sont contenues dans une bouteille à gaz ou un autre petit conteneur ou dans un tube, autre qu'un aerosol ou un flacon renfermant un liquide réfrigéré non pressurisé, et d'en demander le transport, sauf si sont respectées les exigences applicables de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1, mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme.

**(2) L'alinéa 7.32(2)(a)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) a été fabriqué conformément aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996;

**(3) Le paragraphe 7.32(4)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Toute requalification, réparation, réfection ou tout nouveau traitement thermique d'une bouteille à gaz ou d'un tube visé à l'alinéa (2)(b) doit être effectué dans une installation inscrite conformément au chapitre 25 de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996.

**18. L'article 7.32.2<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.32.2** (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et de l'article 7.32.3, il est interdit de manutentionner des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2 qui sont contenues dans une citerne, autre qu'un tube, et d'en demander le transport par rail, sauf si sont respectées les exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, à l'exception de l'article 5.2.1.1.

(2) Paragraph (2) of the definition “Material Poisonous by Inhalation” in section 3 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, is replaced by the following:

(2) A liquid (other than a mist) meeting the criteria in the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* for Division 6.1, Packing Group I, because of its inhalation toxicity, whether having the classification of 6.1 or not, or whether assigned to Hazard Zone A or B in accordance with section 73.133(a).

(3) Notwithstanding paragraph 73.320(b) of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, the internal tank pressure at the time of offering for transport shall be equal to or less than 70 kPa (10 psig).

**19. Section 7.33<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.33** Subject to section 7.34, no person shall handle or offer for transport by road or by rail, or in a domestic consignment by ship, dangerous goods that are included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 and are contained in a package or a small container, unless the requirements of section 7.21 or the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, are complied with.

**20. (1) Subsection 7.33.2(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.33.2 (1)** Subject to subsections (3) and (4), no person shall handle or offer for transport by rail dangerous goods that are included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9, unless the following requirements are complied with:

(a) the requirements of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, except for section 5.2.1.1; or

(b) the requirements of sections 7.33.5 and 7.49.

**(2) Subsection 7.33.2(3)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Until December 31, 1999, a person may comply with the requirements applicable to filters in venting devices for aqueous solutions of hydrogen peroxide in note B81 to section 72.6 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-94, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated November 1994, instead of the requirements of “B” Code B81 in note F8.3.2 in Appendix F of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997.

(2) L’alinéa 2) de la définition de « produit toxique à l’inhalation », à l’article 3 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, est remplacé par ce qui suit :

2) un liquide (autre qu’un brouillard) qui satisfait aux critères du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour la division 6.1, groupe d’emballage I, en raison de sa toxicité à l’inhalation, qu’il corresponde ou non à la division 6.1, ou qu’il entre ou non dans l’une des zones de risque A ou B conformément à l’alinéa 73.133a).

(3) Malgré l’alinéa 73.320b) de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, la pression intérieure au moment de la demande de transport doit être égale ou inférieure à 70 kPa (10 lb/po<sup>2</sup> [mano]).

**19. L’article 7.33<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.33** Sous réserve de l’article 7.34, il est interdit de manutentionner des marchandises dangereuses incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 qui sont contenues dans un colis ou un petit conteneur et d’en demander le transport par route ou par rail, ou dans un envoi intérieur par navire, sauf si sont respectées les exigences de l’article 7.21 ou celles de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997.

**20. (1) Le paragraphe 7.33.2(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.33.2 (1)** Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit de manutentionner ou de transporter par rail des marchandises dangereuses incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9, sauf si les exigences suivantes sont respectées :

a) soit les exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, à l’exception de l’article 5.2.1.1;

b) soit les exigences des articles 7.33.5 et 7.49.

**(2) Le paragraphe 7.33.2(3)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Jusqu’au 31 décembre 1999, toute personne peut respecter les exigences applicables aux filtres utilisés dans les dispositifs de mise à l’air libre pour peroxyde d’hydrogène en solution aqueuse prévues à la note B81 de l’article 72.6 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-94 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en novembre 1994, au lieu de celles prévues au code « B » B81, à la note F8.3.2 de l’annexe F de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne, des citernes*

(4) Paragraph (2) of the definition “Material Poisonous by Inhalation” in section 3 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, is replaced by the following:

(2) A liquid (other than a mist) meeting the criteria in the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* for Division 6.1, Packing Group I, because of its inhalation toxicity, whether having the classification of 6.1 or not, or whether assigned to Hazard Zone A or B in accordance with section 73.133(a).

**21. (1) The portion of subsection 7.33.3(4)<sup>1</sup> of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**

(4) When the dangerous goods are contained in an IBC that satisfies the definition of a rigid polyethylene intermediate bulk container (RIBC) in clause 3 of CSA Preliminary Standard B616-M1989, *Rigid Polyethylene Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated May 1989, or in a code 31HZ IBC referred to in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997, or in an IBC similar to one of those types of IBC, the following requirements shall be complied with:

(a) the selection and use requirements for a code 31HZ IBC in section 7 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997, and, for the purposes of this paragraph, the date of manufacture, if not displayed on the IBC, is considered to be June 30, 1992;

**(2) Subparagraph 7.33.3(4)(b)(ii)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the design and manufacturing requirements for code 31HZ IBCs in paragraph 5.4 and section 6 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997; and

**(3) Paragraph 7.33.3(4)(c)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(c) for an IBC manufactured after June 30, 1996, the design and manufacturing requirements for code 31HZ IBCs in sections 4 to 6 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997.

**(4) Paragraphs 7.33.3(5)(a)<sup>1</sup> and (b)<sup>1</sup> of the Regulations are replaced by the following:**

(a) the selection and use requirements in section 7 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated

*portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997.

(4) L’alinéa 2) de la définition de « produit toxique à l’inhalation », à l’article 3 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, est remplacé par ce qui suit :

2) un liquide (autre qu’un brouillard) qui satisfait aux critères du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour la division 6.1, groupe d’emballage I, en raison de sa toxicité à l’inhalation, qu’il corresponde ou non à la division 6.1, ou qu’il entre ou non dans l’une des zones de risque A ou B conformément à l’alinéa 73.133a).

**21. (1) Le passage du paragraphe 7.33.3(4)<sup>1</sup> du même règlement précédant l’alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

(4) Lorsque les marchandises dangereuses sont contenues dans un GRV qui est un conteneur intermédiaire en polyéthylène rigide pour le transport des marchandises dangereuses en vrac (CIRV) au sens du chapitre 3 de la norme préliminaire n° B616-M1989 de la CSA intitulée *Conteneurs intermédiaires en polyéthylène rigide pour le transport des marchandises dangereuses en vrac*, publiée en mars 1990, ou sont contenues dans un GRV de code 31HZ visé dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997, ou dans un GRV similaire à l’un de ces types de GRV, les exigences à respecter sont les suivantes :

a) les exigences de sélection et d’utilisation des GRV de code 31HZ qui sont prévues à la section 7 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997; pour l’application du présent alinéa, à défaut d’indication sur le GRV, la date de fabrication est réputée être le 30 juin 1992;

**(2) Le sous-alinéa 7.33.3(4)(b)(ii)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) soit les exigences de conception et de fabrication des GRV de code 31HZ qui sont prévues au paragraphe 5.4 et à la section 6 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997;

**(3) L’alinéa 7.33.3(4)(c)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) pour un GRV fabriqué après le 30 juin 1996, les exigences de conception et de fabrication des GRV de code 31HZ qui sont prévues aux sections 4 à 6 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997.

**(4) Les alinéas 7.33.3(5)(a)<sup>1</sup> et (b)<sup>1</sup> du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) les exigences de sélection et d’utilisation d’un GRV du code qui correspond le mieux au GRV en cause, prévues à la section 7 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94

December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997, for the code that most appropriately describes the IBC, and, for the purposes of this paragraph, the date of manufacture, if not displayed on the IBC, is considered to be January 1, 1994; and (b) for an IBC manufactured after June 30, 1996, the design and manufacturing requirements in sections 4 to 6 of National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, and amendment No. 2, dated June 1997.

**(5) Subsection 7.33.3(6)<sup>1</sup> of the Regulations is repealed.**

**22. Section 7.39.1<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**7.39.1** Where a tank car tank, its interior heating system or one of its valves is overdue for the retesting required in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, no person shall load dangerous goods in the tank car tank until retesting is done in accordance with that Standard.

**23. (1) Subsection 8.4.2(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**8.4.2 (1)** Subject to subsections (2) and (3), no person shall transport dangerous goods that are included in Class 2 and are contained in a cylinder or other small container or in a tube, other than an aerosol or a flask containing an unpressurized refrigerated liquid, unless the applicable requirements of Canadian Standards Association Standard CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes, and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, are complied with, except for the requirements of section 9.1.1.1 of CGA publication S-1.1, referred to in clause 4.3.1 of the Standard.

**(2) Paragraph 8.4.2(2)(a)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(a) National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres, and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996; or

**24. Section 8.15<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

**8.15** Notwithstanding section 7.33.2, where a loaded or unloaded tank car tank, its interior heating system or one of its valves becomes overdue during transport for the retesting required in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, the tank car tank may be transported to a destination inside Canada.

intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997; pour l'application du présent alinéa, à défaut d'indication sur le GRV, la date de fabrication est réputée être le 1<sup>er</sup> janvier 1994;

b) pour un GRV fabriqué après le 30 juin 1996, les exigences de conception et de fabrication qui sont prévues aux sections 4 à 6 de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994, et le modificatif n° 2, publié en juin 1997.

**(5) Le paragraphe 7.33.3(6)<sup>1</sup> du même règlement est abrogé.**

**22. L'article 7.39.1<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**7.39.1** Lorsqu'est échue la réépreuve d'une citerne de wagon-citerne, de son système de chauffage intérieur ou d'une de ses soupapes, requise aux termes de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, il est interdit de charger des marchandises dangereuses à bord de la citerne de wagon-citerne jusqu'à ce que cette dernière, son système de chauffage intérieur ou sa soupape aient fait l'objet d'une réépreuve conformément aux exigences de cette norme.

**23. (1) Le paragraphe 8.4.2(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8.4.2 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit de transporter des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2 qui sont contenues dans une bouteille à gaz ou un autre petit conteneur ou dans un tube, autre qu'un aérosol ou un flacon renfermant un liquide réfrigéré non pressurisé, sauf si sont respectées les exigences applicables de la norme CSA-B340-97 de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997, à l'exception des exigences prévues à l'article 9.1.1.1 de la publication CGA S-1.1 mentionnée à l'article 4.3.1 de cette norme.

**(2) L'alinéa 8.4.2(2)(a)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) a été fabriqué conformément aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996;

**24. L'article 8.15<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8.15** Malgré l'article 7.33.2, lorsque la réépreuve d'une citerne de wagon-citerne, chargée ou déchargée, de son système de chauffage intérieur ou d'une de ses soupapes, requise aux termes de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997, arrive à échéance durant le transport, la citerne de wagon-citerne peut être transportée jusqu'à une destination à l'intérieur du Canada.



**25. Paragraph 8.23(6)(a)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(a) a Class TC 112 or TC 114 tank car tank referred to in National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997;

**26. Item 6 of the legend to the tables to Schedule VIII to the Regulations is replaced by the following:**

6. "CAN/CGSB-43.123-M86" means National Standard of Canada CAN/CGSB-43.123-M86, *Containers, Metal, Aerosol (TC-2P, TC-2Q)*, dated April 1986.

**27. Note 3 of the notes to Part I of Schedule VIII to the Regulations is replaced by the following:**

Note 3: The packaging must

- (a) if the contents are at an internal gauge pressure not greater than 965 kPa at 55°C, be capable of withstanding an internal pressure of 1.5 times the equilibrium pressure of the contents at 55°C or comply with the requirements of specification TC-2P or TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86);
- (b) if the contents are at an internal gauge pressure greater than 965 kPa but not greater than 1 105 kPa at 55°C, comply with the requirements of specification TC-2P or TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86); or
- (c) if the contents are at an internal gauge pressure greater than 1 105 kPa but not greater than 1 245 kPa at 55°C, comply with the requirements of specification TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86).

**28. Items 2 to 15<sup>5</sup> of Schedule XIV to the Regulations are repealed.****29. Items 17 to 26<sup>5</sup> of Schedule XIV to the Regulations are repealed.****30. Items 28 to 31<sup>6</sup> of Schedule XIV to the Regulations are repealed.****31. Item 33<sup>6</sup> of Schedule XIV to the Regulations is repealed.****32. (1) The portion of items 34b and 35 of Schedule XIV to the Regulations in column II<sup>1</sup> is replaced by the following:**

Column II	
Item	Number
34b.	CAN/CGSB-43.146-94 and amendment No. 2
35.	CAN/CGSB-43.150-97

**(2) The portion of items 34b and 35 of Schedule XIV to the Regulations in column IV<sup>1</sup> is replaced by the following:**

Column IV	
Item	Date of Standard
34b.	December 1994 and June 1997, respectively
35.	December 1997

<sup>5</sup> SOR/91-711; SOR/95-547

<sup>6</sup> SOR/91-711

**25. L'alinéa 8.23(6)(a)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) la classe TC 112 ou la classe TC 114 visées dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997;

**26. L'article 6 de la légende des tableaux de l'annexe VIII du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

6. « CAN/CGSB-43.123-M86 » s'entend de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.123-M86 intitulée *Réceptifs aérosols métalliques (TC-2P, TC-2Q)*, publiée en avril 1986.

**27. La Note 3 des notes applicables à la partie I de l'annexe VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Note 3 : L'emballage doit répondre à l'une des conditions suivantes :

- a) si la pression manométrique intérieure du contenu à 55 °C n'est pas supérieure à 965 kPa, l'emballage doit être capable de supporter une pression intérieure égale à 1,5 fois la pression d'équilibre du contenu à 55 °C ou être conforme aux spécifications TC-2P ou TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86);
- b) si la pression manométrique intérieure du contenu à 55 °C est supérieure à 965 kPa sans dépasser 1 105 kPa, l'emballage doit être conforme aux spécifications TC-2P ou TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86);
- c) si la pression manométrique intérieure du contenu à 55 °C est supérieure à 1 105 kPa sans dépasser 1 245 kPa, l'emballage doit être conforme à la spécification TC-2Q (CAN/CGSB-43.123-M86).

**28. Les articles 2 à 15<sup>5</sup> de l'annexe XIV du même règlement sont abrogés.****29. Les articles 17 à 26<sup>5</sup> de l'annexe XIV du même règlement sont abrogés.****30. Les articles 28 à 31<sup>6</sup> de l'annexe XIV du même règlement sont abrogés.****31. L'article 33<sup>6</sup> de l'annexe XIV du même règlement est abrogé.****32. (1) La colonne II<sup>1</sup> des articles 34b et 35 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Numéro de la norme
34b.	CAN/CGSB-43.146-94 et le modificatif n° 2
35.	CAN/CGSB-43.150-97

**(2) La colonne IV<sup>1</sup> des articles 34b et 35 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne IV	
Article	Date de la norme
34b.	publiés respectivement en décembre 1994 et en juin 1997
35.	décembre 1997

<sup>5</sup> DORS/91-711; DORS/95-547

<sup>6</sup> DORS/91-711

33. Items 40 to 44<sup>o</sup> of Schedule XIV to the Regulations are repealed.

34. (1) The portion of item 45 of Schedule XIV to the Regulations in column II<sup>7</sup> is replaced by the following:

Column II	
Item	Number
45.	CAN/CSA-B339-96

(2) The portion of item 45 of Schedule XIV to the Regulations in column IV<sup>1</sup> is replaced by the following:

Column IV	
Item	Date of Standard
45.	July 1996

35. (1) The portion of item 48 of Schedule XIV to the Regulations in column II<sup>1</sup> is replaced by the following:

Column II	
Item	Number
48.	CAN/CGSB-43.147-97

(2) The portion of item 48 of Schedule XIV to the Regulations in column IV<sup>1</sup> is replaced by the following:

Column IV	
Item	Date of Standard
48.	August 1997

COMING INTO FORCE

36. These Regulations come into force on September 1, 1998.

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (the Act) and the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) are intended to promote public safety in the transportation of dangerous goods in Canada. This amendment schedule amends references in the TDG Regulations to standards that have been revised.

The standards that have been revised are:

- Canadian Standards Association (CSA) National Standard of Canada CAN/CSA-B339-96, *Cylinders, Spheres and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods*, dated July 1996, and cited as CSA-B339;
- CSA-B340-97, *Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2*, dated July 1997, and cited as CSA-B340;

<sup>7</sup> SOR/92-447

33. Les articles 40 à 44<sup>o</sup> de l'annexe XIV du même règlement sont abrogés.

34. (1) La colonne II<sup>7</sup> de l'article 45 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column II	
Article	Numéro de la norme
45.	CAN/CSA-B339-96

(2) La colonne IV<sup>1</sup> de l'article 45 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne IV	
Article	Date de la norme
45.	septembre 1996

35. (1) La colonne II<sup>1</sup> de l'article 48 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Numéro de la norme
48.	CAN/CGSB-43.147-97

(2) La colonne IV<sup>1</sup> de l'article 48 de l'annexe XIV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne IV	
Article	Date de la norme
48.	août 1997

ENTRÉE EN VIGUEUR

36. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1998.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

#### Description

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (la Loi) et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (le RTMD) visent à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses au Canada. La présente annexe de modifications permet la mise à jour des renvois du RTMD relatifs à plusieurs normes qui ont été révisées.

Les normes révisées sont :

- Norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-96 de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR) intitulée *Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1996 et citée comme CSA-B339;
- Norme CSA-B340-97 de l'ACNOR intitulée *Sélection et utilisation de bouteilles, tubes et autres récipients pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2*, publiée en décembre 1997 et citée comme CSA-B340;

<sup>7</sup> DORS/92-447

- Canadian General Standards Board (CGSB) National Standard of Canada CAN/CGSB-43.150-97, *Performance Packagings for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1997, and cited as CGSB-43.150;
- National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-94, *Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods*, dated December 1994, amendment No. 2, dated June 1997, and cited as CGSB-43.146;
- National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-97, *Packing of Explosives (Class 1) for Transportation*, dated December 1997, and cited as CGSB-43.151; and
- National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-97, *Construction and Maintenance of Tank Car Tanks and Selection and Use of Tank Car Tanks, Portable Tanks and Rail Cars for the Transportation of Dangerous Goods by Rail*, dated August 1997, and cited as CGSB-43.147.

CSA-B339 and CSA-B340 deal with the manufacture and use of cylinders for the transportation of gases. Both standards were amended to update references to the Compressed Gas Association (CGA) publications, the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, the American Society for Testing and Materials standards, and other published standards. References to dangerous goods shipping names and product identification numbers (PINs) were aligned with the current TDG Regulations. The requirement for valve protection for cylinders in transport was clarified. New requirements for transporting cylinders that are due for requalification were introduced. Authorization for the continued use of TC-4LM vacuum-insulated cylinders for liquid refrigerated carbon dioxide and liquid refrigerated nitrous oxide services were added (this was previously allowed under permit for equivalent level of safety). Authorization for the continued use of TC-39M non-refillable cylinders for methylacetylene propadiene, stabilized services was also added (previously allowed under permit). Other changes were of a housekeeping or an editorial nature.

Notwithstanding clause 4.3.1 of CSA-B340, the TDG Regulations were amended so that section 9.1.1.1 of CGA Publication S-1.1, which deals with replacement requirements for pressure relief valves, is not mandatory. In doing so, current North American regulatory requirements are maintained.

National Standard of Canada CGSB-43.150 deals with the design and manufacture of United Nations (UN) specification non-bulk packagings with a capacity of 450 litres or less. New sections 12 to 18 were added to the standard to establish requirements for the use of UN packagings for class 3, 4, 5, 6.1, 8 and 9 dangerous goods. Section 7.6.2 of the standard places a limit of five years on the reuse of plastic drums and jerrycans. However, they may be reused for up to ten years if: the container has been dedicated for use with a specific product; and the user has a documented procedure for demonstrating that the container continues to meet the performance requirements after five years, including an inspection of the container prior to each use after five years.

CGSB Provisional Standard 43-GP-152MP, *Packing for Transportation of Dangerous Goods in Prescribed Packagings*, dated September 1985, which deals with construction standards for packagings and the construction standards themselves found in Schedule XIV, has been replaced with CGSB-43.150 UN

- Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.150-97 de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) intitulée *Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1997 et citée comme CGSB-43.150;
- Modification n° 2, publiée en juin 1997, de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-94 de l'ONGC intitulée *Grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses*, publiée en décembre 1994 et citée comme CGSB-43.146;
- Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-97 de l'ONGC intitulée *Conditionnement des explosifs (Classe 1) aux fins de transport*, publiée en décembre 1997 et citée comme CGSB-43.151;
- Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-97 de l'ONGC intitulée *Construction et entretien des citernes de wagon-citerne et choix et utilisation des citernes de wagon-citerne, des citernes portables et des véhicules ferroviaires pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée en août 1997 et citée comme CGSB-43.147.

CSA-B339 et CSA-B340 parlent de la fabrication et de l'utilisation des bouteilles pour le transport des gaz. Elles ont toutes deux été modifiées pour mettre à jour les renvois aux publications de l'Association canadienne du gaz (ACG), à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et à d'autres normes comme celles de la *American Society for Testing of Materials*. Les renvois aux appellations réglementaires et aux numéros d'identifications des produits concordent avec ceux utilisés dans le présent RTMD. On exige maintenant de protéger les soupapes des bouteilles durant le transport. De nouvelles exigences viennent s'ajouter pour les bouteilles qui doivent être retestées. On permet maintenant l'utilisation de bouteilles isolées par du vide, de type TC-4LM, pour le transport de bioxyde de carbone et d'oxyde nitreux liquide (précédemment autorisé avec permis seulement) ainsi que l'utilisation de cylindres à remplissage unique TC-39M pour le propadiène de méthylacétylène stabilisé (précédemment autorisé avec permis). Les autres changements sont de nature éditoriale ou de régie interne.

Malgré la clause 4.3.1 de la norme CSA-B340, le RTMD fait en sorte que le sous-alinéa 9.1.1.1 (qui traite des exigences de remplacement des soupapes de sécurité exposées dans la publication S-1.1 de l'AGC) ne s'applique pas. Ce faisant, les exigences réglementaires nord-américaines sont maintenues.

La norme nationale du Canada CGSB-43.150 concerne la conception et la fabrication d'emballages autres que pour le vrac d'une capacité de 450 litres et moins conformes aux exigences de l'ONU. Les articles 12 à 18 ont été ajoutés à la norme pour préciser les exigences de l'ONU relatives à l'utilisation d'emballages pour marchandises dangereuses de classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9. L'alinéa 7.6.2 impose une limite de cinq ans pour la réutilisation de fûts et jerrycans en plastique. Les contenants peuvent cependant être utilisés jusqu'à dix ans s'ils sont réservés à un seul produit et que leur utilisateur dispose d'une procédure écrite pour démontrer qu'ils respectent toujours les exigences de rendement après cinq ans. La procédure doit prévoir une inspection du récipient avant chaque utilisation après cinq ans.

La norme provisoire 43-GP-152MP de l'ONGC intitulée *Emballages prescrits pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée en septembre 1985, qui traite des normes de fabrication pour les emballages ainsi que des normes de fabrication énoncées à l'annexe XIV, a été remplacée par la

performance based standards. Other revisions align the standard with the tenth revised edition of the UN *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods* (UN Recommendations).

National Standard of Canada CGSB-43.146 deals with the design, manufacture and use of UN specification intermediate bulk containers (IBCs) for the transportation of class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 dangerous goods by road, rail and domestic marine. The amended standard limits the 30 month periodic leak test and inspection requirement to only large IBCs (over 450 litres capacity) used to transport liquids. The five year limit on the use of plastic IBCs is reinstated and applies to all large plastic IBCs used to transport liquids of class 3, 4, 5, 6.1, or 8 dangerous goods. Last, a ten-year limit on the use of plastic IBCs applies to any small plastic IBC as well as to any IBC that is used to transport class 9 dangerous goods if: the container has been dedicated for use with a specific product; and the user has a documented procedure for demonstrating that the container continues to meet the performance requirements after five years, including an inspection of the container prior to each use.

National Standard of Canada CGSB-43.151 has been amended to incorporate the tenth revised edition of the UN Recommendations, incorporating the latest UN Packing Methods for packing of explosives for international and domestic transport. The amendment aligns the TDG Regulations with the UN Recommendations, facilitating international consignments of some explosives. Construction standards and their associated use, that were previously in CGSB-43.151, have been removed.

Explosives may continue to be transported in accordance with National Standard of Canada CGSB-43.151-M90, *Packing of Explosives, Class 1, for Transportation*, dated December 1990, until January 1, 1999. The transition period facilitates the change from Transport Canada packing methods to UN packing methods. Requirements in the revised CGSB-43.151 for the periodic leak test and inspection of intermediate bulk containers (IBCs) used to transport slurry explosives do not apply until January 1, 1999. Also, for a few products, there is no longer a requirement for Natural Resources Canada's approval to transport them in highway tanks. Last, there are a few variations between the amended CGSB-43.151 and the current domestic requirements, generally with respect to inner packaging and inner lining.

National Standard of Canada CGSB-43.147 deals with conditions for shipping dangerous goods in bulk by rail. The standard has been amended to primarily reflect recent Title 49 of the Code of Federal Regulations of the United States (49 CFR) crashworthiness protection requirements (HM-175A), quality assurance, performance and inspection provisions (HM-201), and pressure relief device stipulations (HM-216) for rail tank car tanks (hereafter referred to as "tank cars"). The amendments are intended to improve the crashworthiness of tank cars, to increase the likelihood of detecting tank car defects, and to reduce non-accidental releases of products through pressure relief devices. The changes harmonize Canadian and American tank car requirements.

norme CGSB-43.150 qui respecte les normes de rendement de l'ONU. D'autres révisions consistent en une mise à jour de la norme par rapport aux *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses*, dixième édition révisée, des Nations Unies (Recommandations de l'ONU).

La norme nationale du Canada CGSB-43.146 traite de la conception, de la fabrication et de l'utilisation de grands récipients pour le vrac (GRV) conformes aux exigences de l'ONU pour le transport routier, ferroviaire ou maritime intérieur des marchandises dangereuses de classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9. La norme modifiée précise que l'inspection et l'essai d'étanchéité requis aux 30 mois ne s'appliquent qu'aux GRV de grand format (plus de 450 litres) destinés au transport des liquides. La limite de cinq ans relative à l'utilisation de GRV en plastique pour le transport de marchandises dangereuses est rétablie et s'applique à tous les GRV de grand format utilisés pour le transport des liquides de classes 3, 4, 5, 6.1 ou 8. Enfin, une limite d'utilisation de dix ans sur l'utilisation de GRV en plastique s'applique à tous les GRV en plastique de petit format ainsi qu'aux GRV utilisés pour le transport de marchandises dangereuses de classe 9 si le récipient est réservé au transport d'un seul produit et si l'utilisateur dispose d'une procédure écrite pour démontrer que le récipient satisfait toujours aux exigences de rendement après cinq ans, avec inspection du récipient avant chaque utilisation.

La norme nationale du Canada CGSB-43.151 a été modifiée pour tenir compte de la dixième édition révisée des Recommandations de l'ONU qui tient compte des plus récentes méthodes d'emballage des explosifs recommandées par l'ONU en vue de leur transport intérieur ou international. La modification permet au RTMD d'intégrer les Recommandations de l'ONU, ce qui facilite le transit international de certains explosifs. Les normes de fabrication et leurs règles d'application, qui faisaient auparavant partie de la norme CGSB-43.151, ont été retirées.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999, les explosifs peuvent continuer d'être transportés selon les exigences de la norme nationale du Canada CGSB-43.151-M90 de l'ONGC intitulée *Emballage des explosifs de classe 1 aux fins de transport*, publiée en décembre 1990. La période de transition facilite le passage des méthodes d'emballage de Transports Canada aux méthodes recommandées par l'ONU. Les exigences de la norme CGSB-43.151 révisée touchant les inspections et essais d'étanchéité périodiques des GRV utilisés pour le transport d'explosifs en bouillie ne s'appliquent qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1999. En outre, il n'est plus nécessaire d'obtenir l'autorisation de Ressources naturelles Canada pour le transport de certains produits par camions-citernes. Enfin, il existe quelques différences entre la norme CGSB-43.151 modifiée et les exigences intérieures en vigueur, surtout en ce qui a trait aux emballages et doublures intérieures.

La norme nationale du Canada CGSB-43.147 traite des exigences relatives à l'expédition de marchandises dangereuses par rail. La norme a été modifiée pour tenir compte des exigences récentes de résistance aux chocs du titre du code de réglementation fédérale des États-Unis intitulé *Code of Federal Regulations* (49 CFR) [HM-175A], des exigences d'assurance de la qualité, de rendement et d'inspection [HM-201] et des exigences relatives aux limiteurs de pression pour les citernes de wagons-citernes ferroviaire (désigné sous le nom de wagons-citernes) [HM-216]. Les modifications ont pour but d'améliorer la résistance aux chocs des wagons-citernes, d'accroître la probabilité d'y détecter des défauts et de réduire les déversements non accidentels de marchandises par les soupapes de sûreté. Les modifications harmonisent les exigences canadiennes et américaines pour les wagons-citernes.

Principal safety improvements or crashworthiness protection requirements include:

- expanding tank head puncture-resistance (head protection) on tank cars transporting class 2 materials, tank cars transporting halogenated organic compounds, and tank cars constructed from aluminum or nickel plate used to transport dangerous goods;
- expanding thermal protection requirements for tank cars transporting class 2 materials as well as allowing analysis instead of testing to be performed to verify compliance with thermal protection requirements;
- bottom appurtenance protection requirements;
- prohibiting the use of self-energized manways located below the tank liquid level;
- phasing out “grandfathering” provisions, that have allowed the continued use of tank cars that do not conform to standards (for example, type 105 tank cars, without head protection, that were built before September 1, 1981, with a capacity of less than 18,000 US gals);
- protective coatings requirements on existing insulated tank cars when a repair to the tank car requires the complete removal of the jacket;
- more robust tank cars used for specific halogenated organic compounds;
- special requirements for materials having a primary or secondary class 2.1, that is, gauging devices equipped with excess flow valves;
- scheduling of modifications and progress reporting i.e., 50% of the affected fleet to conform with the changes within the first half of the implementation period, and before July 1 of each year, each owner shall submit to the Director a progress report of the modifications.

New quality assurance, performance and inspection requirements include:

- quality assurance program for each tank car facility that manufactures, repairs, inspects, tests, qualifies, or maintains tank cars to ensure that tank cars conform to the standard; or that alters the certificate of construction of the tank car; or ensures the continuing qualification of cars by performing prescribed functions;
- performance standards for tank head puncture resistance and thermal protection systems;
- requirements to perform a minimum visual inspection of a tank car containing dangerous goods prior to being offered for transportation;
- periodic inspection and test protocol includes:
  - conditions and frequency of inspection and tests for tank cars, for example, standardize test intervals at ten years;
  - structural integrity inspections and tests using non-destructive testing (NDT) such as dye penetrant, magnetic particle, ultrasonic, radiographic testing methods, and optically-aided visual inspection instead of hydrostatic pressure tests for fusion welded tank cars;

Les améliorations suivantes ont été apportées aux exigences relatives à la sécurité ou à la résistance aux chocs des wagons-citernes :

- augmentation de la résistance aux perforations des têtes de citernes (protection des têtes) sur les wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises de classe 2 et de composés organohalogénés ainsi que sur les wagons-citernes fabriqués de plaques d'aluminium ou de nickel et destinés au transport des marchandises dangereuses;
- augmentation de la résistance thermique des wagons-citernes utilisés pour le transport des marchandises de classe 2 et mise en place de mesures permettant l'analyse plutôt que des tests pour vérifier le respect des exigences en matière de protection thermique;
- exigences de protection pour les accessoires dépassant sous la citerne;
- interdiction d'utiliser des trous d'homme situés sous le niveau du liquide des citernes et comportant leur propre source d'alimentation;
- abandon graduel des clauses d'antériorité qui permettaient l'usage de wagons-citernes non conformes aux normes (par exemple, les wagons-citernes de la classe 105 fabriqués avant le 1<sup>er</sup> septembre 1981, sans protection de tête de citerne, d'une capacité inférieure à 18 000 gallons américains);
- exigences relatives aux revêtements protecteurs pour les wagons-citernes isothermes existants quand des réparations à la citerne exigent le retrait complet de l'enveloppe;
- utilisation de wagons-citernes plus solides pour le transport de certains composés organohalogénés;
- utilisation de dispositifs de mesure dotés de soupapes d'excès de débit pour les marchandises de classe 2.1 primaire ou secondaire;
- mise sur pied d'un calendrier de modifications et de rapports d'étape pour s'assurer que 50 % du parc ferroviaire concerné soit conforme aux normes modifiées au cours de la première moitié de la période de mise en œuvre et que tous les propriétaires rendent compte avant le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses des progrès accomplis.

Les nouvelles exigences relatives à l'assurance de la qualité, au rendement et à l'inspection sont les suivantes :

- programme d'assurance de la qualité garantissant la conformité aux normes des wagons-citernes pour chaque établissement qui assure la fabrication, la réparation, l'inspection, l'essai, la qualification ou l'entretien de wagons-citernes, qui modifie le certificat de fabrication de wagons-citernes ou qui assure la qualification continue de wagons-citernes par l'exécution de fonctions spécifiques;
- normes de rendement relatives aux systèmes de protection thermiques et de résistance à la perforation pour les têtes de citernes;
- inspection visuelle minimale obligatoire de tout wagon-citerne contenant des marchandises dangereuses avant son utilisation;
- protocole d'inspection et d'essai périodique, comprenant les éléments suivants :
  - règles et fréquence d'inspection et d'essai pour les wagons-citernes (par exemple : fréquence des essais fixée à dix ans);

- thickness measurements;
- specifying allowable shell thickness reductions;
- complete visual examination of tank cars to determine that the tank cars are in proper condition and safe prior to their use;
- safety system, lining and coating, leakage inspections and tests;
- use of alternative inspection and test procedures based on damage-tolerance fatigue evaluations.

Pressure relief device requirements include:

- expanding the start-to-discharge pressure setting from a single value to a range of settings that are more directly related to product requirements;
- increasing the burst pressure of the rupture disc on non-reclosing pressure relief devices to 33% of the tank burst pressure; and
- setting the minimum start-to-discharge pressure to 75 psig.

The introduction of non-destructive inspections and tests to determine if tank cars continue to be fit for service represents an important departure from the current practice of using hydrostatic pressure tests. Hydrostatic tests, although simple, were better suited to detecting leaks and other imperfections in riveted and forge welded tank cars. These tests are no longer effective in detecting critical flaws in today's fusion welded tank cars. Specifically, they are ineffective in detecting fatigue cracks that are not yet extensive enough to fail at the pressures used in hydrostatic testing. Also, these tests will only find those imperfections that grow as a result of increased internal pressure and not those that may propagate by other means.

Subsection 7.32.2(2) is added to amend section 73.320 of CGSB-43.147 that deals with Cryogenic Liquids, Exceptions. The amendment increases the maximum authorized internal pressure of the tank at the time of offering from less than or equal to 35 kPa (5 psig) to 70 kPa (10 psig). The increase allows reasonable flexibility when offering atmospheric/cryogenic liquids for transport without compromising the retention time required for these products to protect against premature venting to the atmosphere. In addition, filters used in the venting devices found in hydrogen peroxide tank cars can continue to comply with the November 1994 edition of CGSB-43.147 until January 1, 2000. This will allow industry the opportunity to phase in the new filters specified in the current CGSB-43.147 for hydrogen peroxide rail tank cars.

Amendments to the standard also include administrative requirements, incorporating permit conditions, safety improvements based on lessons learned primarily from accidents, and allowances for some provisions to become effective up to nine years following implementation of the standard.

- inspection de la structure et essais non destructifs sur les wagons-citernes soudés par fusion, comme l'inspection par ressuage coloré, le contrôle magnétoscopique, l'auscultation dynamique (ultrasons), le contrôle radiographique et l'inspection visuelle assistée, plutôt que le contrôle de pression hydrostatique;
- mesures d'épaisseur;
- amincissement maximal admissible des parois des citernes;
- examen visuel complet des wagons-citernes avant utilisation pour s'assurer qu'ils sont en bon état et sûrs;
- essai et inspection d'étanchéité des systèmes de protection, doublures et revêtements;
- procédures d'inspection et d'essai de remplacement fondées sur l'évaluation de la réduction de la tolérance aux dommages.

Les dispositifs limiteurs de pression doivent respecter les exigences suivantes :

- offrir une plage de pressions de déclenchement plutôt qu'une valeur fixe afin de tenir compte des caractéristiques des marchandises transportées;
- augmenter la pression d'éclatement du disque de rupture d'un limiteur de pression non réenclenchable à 33 % de la pression d'explosion de la citerne;
- la pression de déclenchement minimale doit être de 75 lb/po<sup>2</sup>.

L'introduction d'inspections et d'essais non destructifs pour déterminer si les wagons-citernes peuvent toujours être utilisés représente un virage important par rapport à la pratique actuelle qui utilise le contrôle de pression hydrostatique. Les essais hydrostatiques sont simples, mais ils se prêtent mieux à la détection des fuites et autres imperfections dans les parois des citernes assemblées par rivetage ou par soudure martelée. Ces essais ne sont plus suffisants pour détecter des défauts critiques dans les citernes des wagons modernes assemblées par soudure par fusion. En particulier, ils ne peuvent détecter des fissures de fatigue qui ne sont pas encore suffisamment importantes pour causer la rupture de la citerne quand elle est mise sous pression. De plus, les contrôles de pression hydrostatique ne révéleront que les imperfections qui s'aggravent par augmentation de la pression interne, mais non celles qui se propagent autrement.

Le paragraphe 7.32.2(2) est ajouté pour modifier l'article 73.320 de la norme CGSB-43.147 qui traite des exceptions pour les liquides cryogéniques. La modification fait passer la pression maximale admissible dans une citerne au moment de la présentation pour transport de 35 kPa (5 lb/po<sup>2</sup>) à 70 kPa (10 lb/po<sup>2</sup>). Cette augmentation assure la flexibilité nécessaire pour le transport des liquides cryogéniques ou atmosphériques sans compromettre le temps de retenue requis par ces produits pour éviter une décharge prématurée dans l'atmosphère. En outre, les filtres utilisés dans les dispositifs de ventilation des wagons-citernes de peroxyde d'hydrogène peuvent continuer de respecter la version de novembre 1994 de la norme CGSB-43.147 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Ce délai permettra aux transporteurs d'installer graduellement les nouveaux filtres requis pour respecter la version courante de la norme CGSB-43.147.

Les modifications à la norme comprennent également des exigences administratives, incorporant les conditions d'obtention des permis, des améliorations aux règles de sécurité fondées sur l'analyse d'accidents de même que des dispositions pour des clauses futures pouvant prendre effet jusqu'à neuf ans après l'adoption de la norme.

Other amendments are included for clarification, housekeeping and to correct oversights. For example, in Schedule VIII, references to the 1981 provisional standard for metal aerosol containers, are revised to reflect National Standard of Canada CAN/CGSB-43.123-M86, *Containers, Metal, Aerosol (TC-2P, TC-2Q)*, dated April 1986.

The requirements set out in this amendment schedule, unless stated otherwise, will come into force on September 1, 1998.

### **Alternatives**

This amendment schedule amends references in the TDG Regulations to standards that have been revised. The revisions were adopted through the consensus process by the respective standards committees. The committees have balanced the concerns and needs of manufacturers, users and regulators of dangerous goods as well as other interested parties. There also exists the need to align some standards with the tenth revised edition of the UN Recommendations. The program is committed to the principles in the UN Recommendations, which contribute to worldwide harmonization in the transportation of dangerous goods. Adoption of the UN Recommendations has allowed for the harmonization of the TDG Regulations with international requirements. They enhance the functioning of the transportation of dangerous goods regulatory program.

Regarding tank cars, most of the revisions mirror recent 49 CFR requirements for the selection, use and requalification of tank cars. The standard's committee was aware of the increasing north-south movement of these cars and the need for consistency with the United States Regulations and the Association of American Railroads interchange rules. The establishment of divergent Canadian requirements, for example, could hinder the free flow of these tanks into and out of Canada and place restrictions on the Canadian industry. Consequently, no alternative was considered.

### **Benefits and Costs**

The amendment schedule consolidates and clarifies requirements pertaining to methods employed in the manufacture, selection and use of means of containment, and increases the uniform application of these methods for all modes of transport.

The amendment schedule aligns the TDG Regulations with international requirements. Some amendments facilitate the international and transborder movement of dangerous goods. Other changes will enhance safety in dangerous goods transport by rectifying certain errors and omissions in the transportation of dangerous goods regulatory program.

The applicable consensus committees, responsible for the referenced standards, have considered all practical alternatives including: full grandfathering, different time periods for phasing-in the requirement to comply with the UN based standards, reciprocity with international and United States requirements, and the appropriate life expectancy of plastic containers for example. This amendment reflects what the committees considered to be the best alternative based on safety and economic grounds. Users, requalifiers, reconditioners and manufacturers of means of containment are expected to benefit from the implementation of UN and North American requirements for international trade

D'autres modifications sont incluses pour fins d'éclaircissement, de régie interne ou pour corriger des omissions. Par exemple, les références à l'annexe VIII de l'édition de 1981 des normes provisoires pour les récipients aérosols métalliques sont révisées pour tenir compte de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.123-M86 de l'ONGC intitulée *Récipients aérosol métalliques (TC-2P, TC-2Q)*, publiée en avril 1986.

Les exigences introduites dans cette annexe de modifications, sauf indication contraire, entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1998.

### **Solutions envisagées**

Cette annexe de modifications harmonise les renvois du RTMD relatifs aux versions révisées des normes. Ces révisions sont le résultat d'un consensus entre les comités des normes concernés. Les comités ont recherché l'équilibre entre les besoins des fabricants, des utilisateurs, des responsables de la réglementation et des autres parties intéressées. Ils devaient également tenir compte de la nécessité d'harmoniser certaines normes avec la dixième édition révisée des Recommandations de l'ONU. Le programme de réglementation intègre les principes à la base de ces recommandations, qui contribuent à l'harmonisation des règles pour le transport des marchandises dangereuses dans le monde entier. L'intégration des Recommandations de l'ONU permet l'harmonisation du RTMD avec les exigences internationales. Elles améliorent le fonctionnement du programme de réglementation du transport des marchandises dangereuses.

La plupart des révisions touchant les wagons-citernes reflètent les récentes exigences du 49 CFR pour la sélection, l'utilisation et la requalification de ce matériel. Le comité des normes a reconnu l'importance grandissante du trafic nord-sud de wagons-citernes et la nécessité d'assurer l'harmonisation des normes canadiennes avec la réglementation américaine et les règles d'échange de la *Association of American Railroads*. L'établissement d'exigences distinctes, au Canada, pourrait compromettre la libre circulation des wagons-citernes aux frontières du pays et constituer un frein pour l'industrie canadienne. Aucune autre solution de rechange n'a donc été envisagée.

### **Avantages et coûts**

L'annexe regroupe et clarifie les exigences relatives aux méthodes de fabrication, de sélection et d'utilisation des contenants et accroît l'application uniforme de ces méthodes pour tous les modes de transport.

L'annexe harmonise le RTMD avec les exigences internationales. Certaines modifications faciliteront le transport international des marchandises dangereuses. D'autres accroîtront la sécurité en matière de transport de ces marchandises en corrigeant certaines erreurs et omissions du programme de réglementation du transport des marchandises dangereuses.

Les comités de travail concernés, responsables des normes faisant l'objet de la présente annexe, ont étudié toutes les solutions de rechange possibles, y compris le plein respect des clauses d'antériorité, l'établissement de délais divers pour la conformité aux normes fondées de l'ONU, la réciprocité avec les États-Unis et les autres pays, sur le plan des exigences, ainsi que, par exemple, la durée de vie des contenants en plastique. L'annexe reflète ce que les comités ont jugé être la meilleure solution de rechange, se fondant sur des raisons de sécurité et des motifs économiques. Les utilisateurs, les entreprises du secteur de la requalification et remise à neuf et les manufacturiers de contenants tireront profit

purposes. As such, this amendment schedule is expected to generate a net benefit to all interested parties.

Amendment Schedule No. 21, December 1995, adopted standards CGSB-43.150-95 and CGSB-43.146-94 as regulations. The standards contained the UN recommendation for a five-year limit on the use of plastic to all plastic IBCs, drums and jerrycans. Many industry representatives disagreed with this provision describing the requirement as being too stringent, costly and inconsistent with United States practice. Consequently, a provision was added to Amendment Schedule No. 21 to delay the implementation of the five-year limit until July 1997 permitting a further review of this issue by the relevant CGSB Committees. Following a two-year review, the CGSB Committees have reinstated the five-year limit on the use of plastic (CGSB-43.150-97 and the amended CGSB-43.146-94) in the strong belief that these added requirements will lead to safer means of containment. Experts recognize that the service life of plastic IBCs, drums and jerrycans varies according to their frequency of use, exposure, the products contained in them, handling procedures, etc. Most have performed beyond the five-year date, whereas others have been taken out of service after two to three years.

The cost to replace plastic IBCs every five years ranges from about \$500 for units with small liquid capacity to about \$900 for units with 1 000 litre capacity. Some composite IBCs, a plastic inner receptacle with a metal frame, cost up to \$1,500 to replace the entire unit. Current industry practices have a bearing on the potential cost to comply with the amendment. For example, some companies currently consider it to be good practice to replace plastic IBCs approximately every five years. For that segment of the industry, the incremental cost of compliance is nil. Other industry experts suggest that the average service life of a plastic IBC for some products could extend to eight to ten years. For this segment of the industry, the costs are those associated with replacing IBCs approximately 1½ to 2 times more often. The incremental cost per use of an IBC will be smaller for those IBCs that are reused frequently, but larger for those IBCs that are reused infrequently. For all, there is a small incremental cost per use to monitor which containers have passed and which have not passed five years in service.

CGSB-43.150 and the amended CGSB-43.146 also provide conditions under which UN specification non-bulk packagings and IBCs may be reused for up to ten years from date of manufacture. There is a cost associated with demonstrating that the container continues to meet performance requirements, though the cost per use to inspect the container prior to each refilling after the first five years is small. There are some immediate costs to determine which containers have passed the five years in reuse. For small IBCs, the cost is partially offset by the removal of the requirement for a 30-month periodic leak test. Again, the cost to comply will be larger in those industry segments where the use of a plastic container is expected to have an average life longer than ten years. Nonetheless, benefits associated with increased safety, due to a low probability of container failure, would accrue both to industry and to the Canadian public.

There may be a competitive disadvantage to the Canadian industry due to differences between Canadian and United States regulations governing reuse of plastic containers. The cost to comply with Canadian standards may be higher than the cost for

de l'introduction des exigences de l'ONU et les normes nord-américaines pour le commerce international. L'introduction de l'annexe générera donc un bénéfice net pour tous les intéressés.

L'annexe de modifications n° 21, publiée en décembre 1995, intégrait les normes CGSB-43.150-95 et CGSB-43.146-94 à la réglementation. Ces normes comprenaient les Recommandations de l'ONU imposant une limite de cinq ans pour l'utilisation de tous les GRV, fûts et jerrycans en plastique. Plusieurs représentants de l'industrie ont critiqué cette exigence, la qualifiant de trop sévère, coûteuse et différente de la pratique aux États-Unis. Une disposition retardant l'application de la limite de cinq ans à juillet 1997 a donc été ajoutée à l'annexe de modifications n° 21, ce qui a permis une étude plus approfondie de la question par les comités de l'ONGC concernés. Au terme de deux années d'étude, ces comités ont réintroduit la limite de cinq ans pour l'utilisation de contenants en plastique (norme CGSB-43.150-97 et norme modifiée CGSB-43.146-94) avec la ferme conviction que ces exigences supplémentaires entraîneront l'utilisation de contenants plus sûrs. Les experts reconnaissent que la vie utile des contenants en plastique varie selon la fréquence d'utilisation, le degré d'exposition, les produits qu'ils contiennent, la manutention, etc. La plupart durent plus de cinq ans tandis que certains sont hors d'usage après deux ou trois ans.

Le coût de remplacement des GRV en plastique à tous les cinq ans varie de 500 \$ pour un contenant pour liquide de faible capacité à environ 900 \$ pour un réservoir de 1 000 litres. Le remplacement de certains GRV composés d'un récipient en plastique enchâssé dans un support métallique peut coûter jusqu'à 1 500 \$. Les pratiques actuelles de l'industrie influenceront les sommes requises pour respecter la modification. Par exemple, certaines entreprises considèrent actuellement qu'il est préférable de remplacer les GRV en plastique après environ cinq années d'usage. Ces entreprises n'encourront aucun coût additionnel pour se conformer à la réglementation. D'autres experts de l'industrie considèrent que la vie utile d'un GRV en plastique peut s'étendre jusqu'à huit ou dix ans. Ce segment de l'industrie devra absorber une hausse de 50 % à 100 % des coûts de remplacement de ses GRV en plastique. Les coûts additionnels à l'usage seront moindres pour les GRV réutilisés fréquemment et plus élevés pour les GRV réutilisés peu fréquemment. Un léger supplément dans ces coûts devra être prévu pour tous les GRV afin de vérifier s'ils ont atteint le terme de leur vie utile de cinq ans.

La norme CGSB-43.150 et la norme modifiée CGSB-43.146 décrivent aussi les conditions où des GRV et contenants autres que pour le vrac respectant les exigences de l'ONU peuvent être réutilisés jusqu'à dix ans après leur fabrication. L'utilisateur doit prévoir un coût additionnel modeste pour démontrer qu'après cinq ans le contenant respecte toujours les exigences de rendement avant chaque réutilisation. L'utilisateur doit aussi assumer des frais pour vérifier quels contenants ont atteint le terme de leur vie utile de cinq ans. Ces frais sont partiellement compensés par le retrait de l'obligation de faire subir des essais d'étanchéité aux GRV de faible capacité à tous les 30 mois. Les coûts associés aux modifications seront plus élevés dans les segments de l'industrie où l'on considère que les contenants en plastique ont une durée de vie de plus de dix ans. L'industrie et la population canadienne pourront cependant compter sur les bénéfices apportés par la réduction du risque d'accidents causés par la rupture de contenants.

La compétitivité des entreprises canadiennes peut être désavantagée par les différences entre les réglementations canadienne et américaine régissant la réutilisation des contenants en plastique. Les normes américaines sont moins sévères et les coûts de



consignors in the United States to comply with the less stringent United States standards.

Some companies are also concerned that the change to the UN Packing Methods in CGSB-43.151 will require costly re-testing of packagings for some products. As well, introduction of inner packaging required by some UN Packing Methods will slightly reduce the quantities that can be packed in boxes that current requirements allow.

National Standard of Canada CGSB-43.147 primarily introduces crashworthiness protection, inspection and test provisions, and pressure relief device stipulations for rail tank car tanks (hereafter referred to as tank cars) consistent with that found in the United States. Most manufacturers, requalifiers and users of tank cars believe that the changes introduced in CGSB-43.147 have been drafted in such a manner that the costs and implementation period are balanced with improvements to safety. Costs to owners and users of tank cars of having to comply have been minimized with the benefits to be realized over some 20 years.

Most manufacturers, requalifiers and users of tank cars also believe that the timing of this initiative is appropriate. Many tank cars were built in the late 50's and early 60's. With a 40-year life expectancy rule on tank cars regardless of their use or service, a quarter of the tank cars could be replaced within the next ten years. Many of the requirements found in CGSB-43.147 have been incorporated in tank cars being built today. Amendments concentrate on a performance approach to managing tank cars. This allows industry more leeway to use their own expertise, to work with each other to build and maintain quality tank cars, to use non-destructive testing methods, and to explore reliability assessment methods such as damage tolerance fatigue analysis to support their maintenance programs.

The United States Department of Transportation published two economic impact assessments and regulatory flexibility analysis covering, respectively, crashworthiness protection requirements, and inspection and test protocols for tank cars in the spring of 1995. The assessments took into consideration the costs associated with, for example, head and thermal protection, an increased weight factor and reduced loads, increased frequency of inspections, non-destructive testing and out of service costs. A reduction in accidents, non-accidental releases, fatalities and injuries, and increased protection of the environment were also examined. Each assessment concluded that the amendments would create a net benefit to society and to the owners and users of each type of tank car, for example, crashworthiness protection requirements were estimated to generate a benefit-cost ratio of approximately 1.6.

Canadian owners and users of tank cars also expect to experience positive benefit-cost ratios, in spite of the belief that the Canadian rail industry is in better condition. Notwithstanding the benefits to be gained from having better "quality" tank cars, some users could incur costs. For example, a change in the filling densities to 90% or outages to 5% will mean less capacity per tank

réutilisation de ces contenants peuvent être plus élevés au Canada qu'aux États-Unis.

Certaines entreprises craignent également que l'adoption de la norme CGSB-43.151 conformes aux méthodes d'emballage recommandées par l'ONU entraîne des dépenses pour procéder à des nouveaux essais sur les emballages de certaines marchandises. En outre, l'introduction d'emballages intérieurs conformes aux Recommandations de l'ONU réduira légèrement la capacité de certains cartons utilisés en vertu de la réglementation actuelle.

La norme nationale du Canada CGSB-43.147 établit des exigences qui correspondent aux exigences américaines pour la résistance aux chocs, les règles d'inspection et d'essai et les soupapes de sécurité pour les citernes de wagons-citernes (désigné sous le nom de wagons-citernes). La plupart des manufacturiers, entreprises de requalification et utilisateurs croient que les coûts additionnels engendrés par l'application des changements apportés à la norme CGSB-43.147 sont justifiés par des améliorations à la sécurité. Les coûts additionnels pour les propriétaires et utilisateurs de wagons-citernes seront amortis par les bénéfices qui seront réalisés sur 20 ans environ.

La plupart des manufacturiers, entreprises de requalification et utilisateurs estiment aussi que l'initiative gouvernementale arrive à un moment opportun. Plusieurs wagons-citernes ont été construits à la fin des années 50 et au début des années 60. Si l'on applique une règle fixant la vie utile des wagons-citernes à 40 ans sans égard à leur utilisation, il faudrait remplacer le quart d'entre eux au cours des dix prochaines années. Or, les wagons-citernes en service à l'heure actuelle satisfont déjà à plusieurs exigences de la norme CGSB-43.147. Les modifications apportées, pour régir les wagons-citernes, ont été mises au point à partir du critère de la performance. Les membres de l'industrie ont donc plus de latitude pour mettre à profit leur expertise, collaborer entre eux pour fabriquer et entretenir des wagons-citernes de qualité, appliquer des méthodes d'essais non destructifs et étudier des méthodes d'évaluation de la fiabilité comme l'analyse de la réduction de la tolérance aux dommages pour étayer leurs programmes d'entretien.

Le département des transports (Department of Transportation) des États-Unis a publié au printemps 1995 deux études d'impact économique et de souplesse de la réglementation touchant respectivement les exigences de résistance aux chocs et les procédures d'essai et d'inspection pour les wagons-citernes. Les études prenaient en considération de nombreux facteurs de coût, dont la protection thermique et la protection des têtes de citerne, l'accroissement du facteur de pondération et la réduction des charges, les inspections plus fréquentes, les essais non destructifs et le coût d'inactivité des wagons. Les études tenaient également compte de la réduction du nombre d'accidents et de déversements non accidentels, des accidents mortels et blessures ainsi que de l'amélioration de la protection de l'environnement. Chacune des études a conclu que les modifications à la réglementation apporteraient un bénéfice net à la société, aux propriétaires et aux utilisateurs de wagons-citernes. On a par exemple évalué que les exigences de résistance aux chocs généreraient un rapport bénéfice-coût de l'ordre de 1,6.

Les propriétaires et utilisateurs de wagons-citernes canadiens s'attendent aussi à tirer des bénéfices supérieurs aux coûts malgré la croyance qui veut que le parc ferroviaire canadien soit en meilleur état. Certains utilisateurs devront cependant assumer des coûts malgré l'entrée en service de wagons-citernes de meilleure qualité. Des modifications comme une réduction de la densité de

car resulting in an increase in tank cars to transport the same volumes. Similarly, the cost to have tank cars undergo NDT testing is anticipated to cost up to 2-3 times the cost of current hydrostatic tests.

Several other amendments clarify the intention of the TDG Regulations by eliminating redundancies and by correcting oversights. The individual impact of these amendments is expected to be minor.

### **Consultation**

The Transport Dangerous Goods (TDG) Directorate, throughout the development of this amendment schedule, has consulted with industry and their associations. There has been consultation with the provinces and other branches of the Department of Transport responsible for regulations relating to means of containment, handling, offering for transport and transporting of dangerous goods in Canada and internationally.

Over the years, the TDG Directorate has participated in the development of a comprehensive system of consensus standards relating to the manufacture, selection and use of means of containment for the transportation of dangerous goods. These standards have been prepared and published under the direction of CGSB and CSA, and have been incorporated by reference into Parts VI, VII and VIII of the TDG Regulations. The committees developing these standards comprise the spectrum of users, re-conditioners and manufacturers of the various means of containment for the transportation of dangerous goods. This amendment schedule reflects the concerns raised, and the alternatives discussed and adopted by these committees.

Early notice was provided through the 1997 Federal Regulatory Plan, under Proposal Nos. TC/96-16-I, TC/96-17-L and TC/97-14-L, respectively. The requirements of Article 607 of the Canada — United States Free Trade Agreement have been met.

This amendment schedule was prepublished in the *Canada Gazette* Part I on April 11, 1998. No written comments following publication were received.

Following publication in the *Canada Gazette* Part I, a new section 6.9 to Part VI has been added to this amendment schedule. This section deals with clause 2 entitled *Reference Publications* that lists documents referenced in CSA-B339. Section 6.9 requires one to comply with the seventh (1996) edition of the CGA Inc's publication C-1 entitled *Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders* rather than the sixth (1975) edition that is referenced in clause 2 of CSA-B339. The CGA publication C-1-1996 was not included for the *Canada Gazette* Part I. It represents the current technology and recognized safe industry practice. The 1975 edition is no longer in print.

### **Compliance and Enforcement**

Compliance with the Act and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes federal and provincial inspection forces who inspect all modes of transport and all shippers of dangerous goods. These inspectors ensure that the various safety standards and requirements of the Act and the TDG Regulations are observed.

remplissage à 90 % ou un taux d'indisponibilité de 5 % réduiront la capacité de transport par wagon-citerne. Un plus grand nombre de wagons-citernes sera donc requis pour transporter les mêmes volumes. Dans un même ordre d'idées, on s'attend à ce que les essais non destructifs coûtent de deux à trois fois plus cher que les contrôles de pression hydrostatique qu'ils remplaceront.

Plusieurs autres modifications clarifient l'objet du RTMD par l'élimination des redondances et des ambiguïtés. Les répercussions de ces modifications devraient être peu importantes.

### **Consultations**

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a consulté l'industrie et ses associations dans le cadre de l'élaboration de la présente annexe de modifications. Elle a aussi consulté les provinces et d'autres services du ministère des Transports responsables de la réglementation se rattachant aux contenants et à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses au Canada et à l'étranger.

Au fil des ans, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a participé à l'élaboration d'un vaste ensemble de normes consensuelles relatives à la fabrication, la sélection et l'utilisation de contenants pour le transport des marchandises dangereuses. Ces normes ont été rédigées et publiées sous la direction de l'ONGC et de l'ACNOR et intégrées par renvoi aux parties VI, VII et VIII du RTMD. Les comités qui élaborent ces normes sont constitués de représentants de l'ensemble des utilisateurs, des fabricants et des entreprises de remise à neuf des différents contenants de transport des marchandises dangereuses. L'annexe reflète les préoccupations qui ont été soulevées et les solutions de rechange discutées et adoptées par ces comités.

Un préavis de l'annexe a été donné par l'entremise des Projets de réglementation fédérale de 1997, dans les propositions TC/96-16-I, TC/96-17-L et TC/97-14-L. Les exigences de l'article 607 de l'Accord de libre-échange nord-américain ont été respectées.

La présente annexe de modifications a été publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 11 avril 1998. Nous n'avons reçu aucune observation écrite à la suite de cette publication.

Après cette publication, un nouvel article 6.9 s'est ajouté à la partie VI dans la présente annexe de modifications. Cet article traite de la division 2, intitulée *Ouvrages de référence*, de la norme CSA-B339. L'article 6.9 exige que l'on se conforme à la septième édition (1996) de la publication C-1 de la CGA Inc. intitulée *Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders* plutôt qu'à la sixième édition (1975) mentionnée dans la division 2 de la norme CSA-B339. La publication C-1-1996 de la CGA ne figurait pas dans la *Gazette du Canada* Partie I. Elle reflète la technologie actuelle et une pratique de l'industrie reconnue pour sûre. L'édition de 1975 est épuisée.

### **Respect et exécution**

La conformité à la Loi et au RTMD est assurée par le réseau d'inspection existant actuellement au Canada. Ce réseau inclut les organismes fédéraux et provinciaux d'inspection qui surveillent tous les modes de transport et tous les expéditeurs de marchandises dangereuses. Ces inspecteurs veillent au respect des différentes normes et exigences en matière de sécurité prévus dans la Loi et le RTMD.

**Contact**

Kim O'Grady  
Chief, Risk Evaluation Division  
Transport Dangerous Goods Directorate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
(613) 990-1145

**Personne-ressource**

Kim O'Grady  
Chef, Division de l'évaluation du risque  
Direction générale du transport des marchandises dangereuses  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
(613) 990-1145



**INDEX    SOR: Statutory Instruments (Regulations)****SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending ..... Farm Products Agencies Act	<a href="#">SOR/98-357</a>	30/6/98	2137	
Employment Insurance Regulations—Regulations Amending ..... Employment Insurance Act	<a href="#">SOR/98-356</a>	29/6/98	2134	
National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995 (Miscellaneous Program)—Rules Amending..... National Energy Board Act	<a href="#">SOR/98-355</a>	29/6/98	2132	
Transportation of Dangerous Goods Regulations (No. 23)—Regulations Amending Transportation of Dangerous Goods Act, 1992	<a href="#">SOR/98-371</a>	15/7/98	2139	

**TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement.	C.P. 1998	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
<a href="#">DORS/98-355</a>		Office national de l'énergie	Règle corrective visant les Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995).....	2132
<a href="#">DORS/98-356</a>	1199	Développement des ressources humaines	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi.....	2134
<a href="#">DORS/98-357</a>		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990) .....	2137
<a href="#">DORS/98-371</a>	1253	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (n° 23).....	2139

**INDEX DORS: Textes réglementaires (Rèlements)****TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Rèlements)**

Abbreviations: e — erratum  
 n — nouveau  
 r — revise  
 a — abroge

Rèlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi)	<a href="#">DORS/98-356</a>	29/6/98	2134	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien..... Offices des produits agricoles (Loi)	<a href="#">DORS/98-357</a>	30/6/98	2137	
Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie (1995) — Règle corrective..... Office national de l'énergie (Loi)	<a href="#">DORS/98-355</a>	29/6/98	2132	
Transport des marchandises dangereuses (n° 23) — Règlement modifiant le Règlement..... Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)	<a href="#">DORS/98-371</a>	15/7/98	2139	



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9