



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Handling of Carloads of Explosives on Railway Trackage Regulations

Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur des voies de chemin de fer

SOR/79-15

DORS/79-15

Current to November 16, 2022

À jour au 16 novembre 2022

Last amended on June 18, 2015

Dernière modification le 18 juin 2015

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to November 16, 2022. The last amendments came into force on June 18, 2015. Any amendments that were not in force as of November 16, 2022 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 16 novembre 2022. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 18 juin 2015. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 16 novembre 2022 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Regulations Governing the Handling of Carloads of Explosives on Railway Company Team or Spur Tracks

- 1 Short Title
- 2 Interpretation
- 3 **PART I**
Handling Site
- 8 **PART II**
General Provisions when Carloads of Explosives Are on the Handling Site

TABLE ANALYTIQUE

Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur les voies de débord et les embranchements industriels

- 1 Titre abrégé
- 2 Interprétation
- 3 **PARTIE I**
Lieu de manutention
- 8 **PARTIE II**
Dispositions générales s'appliquant lorsque les wagons complets d'explosifs se trouvent dans le lieu de manutention

Registration
SOR/79-15 December 22, 1978

RAILWAY SAFETY ACT

**Handling of Carloads of Explosives on Railway
Trackage Regulations**

C.T.C. 1978-11 RAIL

The Canadian Transport Commission, pursuant to Sections 295 and 296 of the *Railway Act* and Section 46 of the *National Transportation Act*, hereby makes the *Regulations Governing the Handling of Carloads of Explosives on Railway Company Team or Spur Tracks*, in accordance with the schedule hereto.

These regulations shall come into force six (6) months from the date hereof.

Dated at Ottawa, this 21st day of December, 1978

Enregistrement
DORS/79-15 Le 22 décembre 1978

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

**Règlement régissant la manutention de wagons
complets d'explosifs sur des voies de chemin de fer**

C.C.T. 1978-11 RAIL

En vertu des articles 295 et 296 de la *Loi sur les chemins de fer* et en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports, conformément à l'annexe ci-jointe établit le *Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur les voies de débord et les embranchements industriels*.

Ce règlement doit entrer en vigueur six (6) mois après son établissement.

Fait à Ottawa, ce 21^e jour de décembre 1978

Regulations Governing the Handling of Carloads of Explosives on Railway Company Team or Spur Tracks

Short Title

1 These Regulations may be cited as the *Handling of Carloads of Explosives on Railway Trackage Regulations*.

Interpretation

2 (1) In these Regulations,

Commission means the Canadian Transport Commission; (*Commission*)

Committee means the Railway Transport Committee of the Commission; (*Comité*)

explosives means any compound, mixture or substance the common purpose of which is to function by detonation as prescribed by the Committee for the purposes of these Regulations; (*explosifs*)

handling site means a point on a team or spur track where a rail car is placed for loading or unloading; (*lieu de manutention*)

hazard area means the area surrounding a handling site that may reasonably be expected to suffer serious damage, if the maximum quantity of explosives authorized for that handling site were to explode; (*zone dangereuse*)

shipper or consignee means the person in charge of an explosives handling operation or his agent; (*expéditeur ou destinataire*)

team or spur track means a track on railway property that is available to the general public for loading and unloading purposes. (*voie de débord ou embranchement industriel*)

(2) For the purpose of these Regulations,

danger factors means

(a) the maximum net weight of explosives proposed to be present on a handling site at any one time, whether inside or outside of a rail car or other vehicle, or in transfer from one vehicle to the other,

Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur les voies de débord et les embranchements industriels

Titre abrégé

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur des voies de chemin de fer*.

Interprétation

2 (1) Dans le présent règlement,

Comité désigne le Comité des transports par chemin de fer de la Commission; (*Committee*)

Commission désigne la Commission canadienne des transports; (*Commission*)

expéditeur ou destinataire désigne la personne responsable d'un service de manutention d'explosifs, ou son agent; (*shipper or consignee*)

explosifs désigne tout composé, mélange ou substance agissant par détonation tel que prescrit par le Comité aux fins de ce règlement; (*explosives*)

lieu de manutention désigne un point sur une voie de débord ou un embranchement industriel où un wagon de chemin de fer est placé pour chargement et déchargement; (*handling site*)

voie de débord ou embranchement industriel désigne une voie sur la propriété d'une compagnie de chemin de fer accessible au public pour chargement et déchargement; (*team or spur track*)

zone dangereuse désigne la zone entourant un lieu de manutention qui risque d'être sérieusement endommagée advenant l'explosion de la quantité maximum d'explosifs autorisée dans ce lieu. (*hazard area*)

(2) Aux fins du présent règlement, l'expression

facteurs dangereux désigne

a) le poids net maximal des explosifs se trouvant dans un lieu de manutention, soit à l'intérieur ou à l'extérieur d'un wagon de chemin de fer ou de tout autre véhicule ou en transbordement d'un véhicule à un autre,

(b) the number of times per year, month or week that any quantity of explosives will be loaded or unloaded at a handling site,

(c) the maximum number of hours any quantity of explosives may be present at a handling site whether in a rail car or other vehicle or in transfer from one vehicle to the other, and

(d) the distance between a handling site and an occupied building or other place or facility specified in paragraph 6(2)(b). (*facteurs dangereux*)

PART I

Handling Site

3 (1) Where not more than one carload of explosives at any one time and not more than six carloads of explosives per year are to be handled on a handling site, the railway company in conjunction with the shipper or consignee, shall select as a handling site the most suitable site based on the danger factors.

(2) At the time a handling site is selected by a railway company pursuant to subsection (1), the railway company shall

(a) inform the local fire authority thereof;

(b) ensure that the shipper or consignee has obtained approval for the site from the Chief Inspector, Explosives Branch, Department of Energy, Mines and Resources; and

(c) notify the Committee thereof.

4 Where more than one carload of explosives at any one time or more than six carloads of explosives per year are to be handled on a handling site, application for authority to handle the carloads of explosives at the site shall be made to the Committee by the railway company on behalf of the shipper or consignee.

5 (1) The desirable distance between occupied dwellings or places where people congregate and a handling site is dependent on the net weight of explosives being handled at that handling site.

(2) Where it is impossible to find a suitable handling site based on all the danger factors, a handling site may be selected under section 3 or 4 that affords an acceptable risk by virtue of the site's topographical features.

b) le nombre de fois par année, par mois ou par semaine qu'une quantité d'explosifs sera chargée ou déchargée dans un lieu de manutention,

c) le nombre maximum d'heures pendant lesquelles une quantité d'explosifs se trouve dans un lieu de manutention, dans un wagon de chemin de fer ou tout autre véhicule ou en transbordement d'un véhicule à un autre, et

d) la distance entre un lieu de manutention et un immeuble habité ou un autre lieu ou une autre installation précisés à l'alinéa 6(2)b). (*danger factors*)

PARTIE I

Lieu de manutention

3 (1) Lorsqu'un seul wagon complet d'explosifs doit être manutentionné en une seule fois, jusqu'à concurrence de six par année, dans un lieu donné, la compagnie ferroviaire, conjointement avec l'expéditeur ou le destinataire, doit choisir le lieu de manutention le plus convenable en se fondant sur les facteurs dangereux.

(2) Lorsque la compagnie ferroviaire a choisi un lieu de manutention conformément au paragraphe (1), elle doit

a) en informer le service local des incendies;

b) veiller à ce que l'expéditeur ou le destinataire obtienne l'approbation de l'Inspecteur en chef, Direction des explosifs, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources à l'égard de l'endroit choisi; et

c) en informer le Comité.

4 Lorsque plus d'un wagon complet d'explosifs en une fois, ou plus de six par année, doivent être manutentionnés dans un lieu de manutention à un moment donné, la compagnie ferroviaire doit déposer auprès du Comité, au nom de l'expéditeur ou du destinataire, une requête en autorisation de manutentionner de tels wagons complets dans ledit lieu.

5 (1) La distance souhaitable entre les maisons habitées ou les endroits de rassemblement de foules et un lieu de manutention est fonction du poids net d'explosifs manipulés à cet endroit.

(2) Lorsqu'il est impossible de trouver un lieu de manutention convenable en se fondant sur tous les facteurs dangereux, il peut être tenu compte du coefficient de risque acceptable de l'endroit considéré en raison de sa

6 (1) Each application made pursuant to section 4 shall set out

(a) the following particulars in respect of the location of the handling site:

(i) the name of the railway company,

(ii) the name of the railway subdivision,

(iii) the railway mileage point, and

(iv) the name of the hamlet, village, town or city in which or nearest to which such site is located;

(b) full information concerning the danger factors; and

(c) evidence that the appropriate local fire authority has been informed as to the proposed use of the handling site.

(2) The information concerning the distance described in paragraph 2(2)(d) provided with each application made pursuant to section 4 shall

(a) be provided in duplicate on a plan, drawn to a scale of not less than two hundred feet to one inch, covering the hazard area for the maximum quantity of any carload of explosives to be handled at any one time, and showing the railway track and right-of-way boundaries; and

(b) include the distance between the handling site and schools, theatres, hospitals, office buildings, department stores, stations, single dwellings, apartment houses, open spaces and other places of public assembly, factories, pump houses, storage tanks, warehouses, electric power stations, power lines, installations already handling other commodities (reactive or otherwise, whether in transit or in storage) and the nearest fire hydrant or other source of water available for firefighting purposes.

7 On receipt of an application under section 4 the Committee may, by letter of authority, authorize a shipper or consignee to handle carloads of explosives at the handling site named in that letter.

topographie, pour choisir un lieu de manutention en vertu de l'article 3 ou 4.

6 (1) Toute requête présentée en vertu de l'article 4 doit énoncer

a) les indications suivantes quant à l'emplacement du lieu de manutention :

(i) le nom de la compagnie ferroviaire;

(ii) le nom de la subdivision ferroviaire;

(iii) le point milliaire; et

(iv) le nom du hameau, du village, de la ville ou de la cité dans lequel ou près duquel ce lieu est situé;

b) tous les renseignements se rapportant aux facteurs dangereux; et

c) la preuve que le service local des incendies en cause a été informé de l'utilisation projetée du lieu de manutention.

(2) Les renseignements relatifs à la distance précisée à l'alinéa 2(2)d) accompagnant toute requête présentée en vertu de l'article 4 doivent

a) être fournis en double exemplaire sur un plan dressé à une échelle d'au plus deux cents pieds au pouce couvrant la zone dangereuse pour la quantité maximum de n'importe quel wagon complet d'explosifs à manutentionner en une fois et illustrer les limites de la voie ferrée et de l'emprise; et

b) comprendre la distance entre le lieu de manutention et les écoles, théâtres, hôpitaux, immeubles à bureaux, magasins à rayons, gares, habitations unifamiliales, maisons à logements multiples, espaces libres et autres lieux de rassemblement de foules, fabriques, châteaux d'eau, réservoirs de stockage, entrepôts, centrales électriques, lignes de transport d'électricité, installations recevant déjà d'autres marchandises (réactives ou autres en transit ou en stock), ainsi que la bouche d'incendie ou la source d'eau disponible la plus proche pour lutter contre les incendies.

7 Sur réception d'une requête en vertu de l'article 4, le Comité peut, au moyen d'une lettre d'autorisation, permettre à un expéditeur ou à un destinataire de manutentionner des wagons complets d'explosifs au lieu de manutention mentionné dans la lettre.

PART II

General Provisions when Carloads of Explosives Are on the Handling Site

8 (1) Every railway company shall require that all reasonable precautions are taken against mishaps on a handling site and in particular shall ensure that

- (a) smoking and the use of welding or other equipment with an open flame is prohibited on the handling site by suitable signs and otherwise;
- (b) suitable signs indicating that access to the area is restricted are conspicuously posted at the handling site;
- (c) locked derails are applied to the railway track or that switches are locked using private padlocks to prevent the car from being contacted by other cars from either direction;
- (d) when a consignee breaks the seal of a carload of explosives while taking delivery, or when a shipper is loading a carload of explosives, all car doors are securely padlocked whenever the car is unattended during meal periods or other interruptions of operations;
- (e) the handling site and immediate surrounding area are kept free of litter and other fire hazards;
- (f) fire extinguishers, with an effective total rating of at least two 10 B:C or the equivalent first aid fire protection, are readily available at the site;
- (g) if explosives are imminently threatened by fire, the hazard area is to be evacuated immediately;
- (h) damaged packages of explosives and any material escaping therefrom are removed from railway property without delay; and
- (i) any fire, explosion or similar incident at a handling site is reported immediately to the railway company by the person in charge of the handling operation.

(2) Every railway company shall

PARTIE II

Dispositions générales s'appliquant lorsque les wagons complets d'explosifs se trouvent dans le lieu de manutention

8 (1) La compagnie ferroviaire doit exiger que toutes les précautions nécessaires soient prises contre les accidents dans un lieu de manutention et veiller à ce que

- a) l'action de fumer et l'utilisation de matériel de soudure ou d'autre équipement à flamme nue soient interdites dans le lieu de manutention au moyen d'écriteaux appropriés ou autrement;
- b) des écriteaux appropriés indiquant l'interdiction d'entrer dans cette zone soient installés bien en vue dans le lieu de manutention;
- c) des dérailleurs verrouillés soient posés sur la voie de chemin de fer ou que des aiguilles soient verrouillées au moyen d'un cadenas afin d'éviter que le wagon ne soit heurté par d'autre dans l'une ou l'autre direction;
- d) lorsqu'un destinataire déplombe un wagon complet d'explosifs pour en prendre livraison, ou lorsque l'expéditeur charge un tel wagon, toutes les portes de celui-ci soient cadenassées toutes les fois qu'il n'est pas occupé pendant les périodes de repas ou au cours d'autres interruptions des opérations;
- e) le lieu de manutention et son voisinage immédiat soient conservés propres et à l'abri de tout danger d'incendie;
- f) les extincteurs ayant une efficacité totale d'au moins deux 10 B:C ou les moyens équivalents de première intervention contre le feu soient disponibles dans le lieu de manutention;
- g) si les explosifs sont menacés d'incendie, la zone dangereuse soit évacuée immédiatement;
- h) les paquets d'explosifs endommagés ou toute matière s'en échappant soient retirés sans délai de la propriété de la compagnie ferroviaire;
- i) tout incendie, explosion ou incident similaire survenu dans un lieu de manutention soit rapporté immédiatement à la compagnie ferroviaire.

(2) La compagnie ferroviaire doit

(a) immediately on receipt of a report under paragraph (1)(i), report to the Director, Safety and Standards, Railway Transport Committee, by telephone at the number specified from time to time by the Committee, the fire, explosion or similar incident reported to the railway company; and

(b) within 30 days thereafter, send a detailed report in writing to the Director referred to in paragraph (a).

a) au reçu d'un rapport effectué en vertu de l'alinéa (1)i), signaler immédiatement au directeur des Normes et de la Sécurité ferroviaire du Comité des transports par chemin de fer, par téléphone au numéro que donne à l'occasion le Comité, tout incendie, explosion ou incident similaire qu'on lui aura rapporté; et

b) dans les 30 jours suivant l'incident, envoyer un rapport écrit détaillé au directeur mentionné à l'alinéa a).