

## Appendix A

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

GARY ANANDASANGAREE, M.P.  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT  
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATION

c/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TÉL: 995-0751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



May 4, 2016

The Honourable MaryAnn Mihychuk, P.C., M.P.  
Minister of Employment, Workforce Development  
and Labour  
House of Commons  
East Block, Room 133  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A6

Dear Minister Mihychuk:

Our File: SOR/2008-222, Wage Earner Protection Program Regulations

The above-mentioned Regulations were considered by the Joint Committee at its meeting of April 21, 2016. At that time, it was the wish of members that we draw your attention to the difficulties the Committee has encountered in obtaining a substantive response from the Department of Employment and Social Development on the matters brought to its attention in connection with these Regulations.

The initial letter to the Department was written on December 14, 2012, and was followed by a reminder letter on April 23, 2013. During a conference call concerning other files on June 28, 2013, officials indicated to counsel to the Committee that they would follow up to ensure a reply was provided. Another reminder letter was sent on October 11, 2013. In its letter of February 4, 2014, the Department indicated that it wished to arrange a meeting to discuss “the technical complexities associated with several of the regulatory provisions in question” and that a representative would make contact shortly to schedule that meeting. Two months passed without further word from the Department, so an additional reminder letter was sent in April of 2014. In late July, the Department suggested that the discussion be held that September.

The meeting between Departmental officials and the Committee’s counsel was held on September 16, 2014. Each point of the initial letter was discussed in turn, and officials indicated that at least some of the issues would be addressed as indicated in the Department’s forward regulatory plan for 2014-2016. Officials at the meeting agreed to provide a substantive written response shortly so that the file could be presented to the Committee. No such response was forthcoming, however, despite two more reminder letters over the next six months.

- 2 -



An additional reminder letter was sent on May 19, 2015, with the following statement:

It is always preferable to present files to the Committee after a substantive response has been received. Where this is not possible, it will be up to the Committee to determine what additional measures should be taken to ensure that a substantive response is forthcoming.

Finally, on June 4, 2015, some two and a half years after the original letter, a substantive response to most issues was received. The Department agreed to address certain drafting issues and provided one satisfactory response on another point, but the responses on all other issues failed to resolve the matters raised. Of particular note in this regard is section 19 of the Regulations, which appears to authorize the Minister to pay the trustee or receiver for fees and expenses that are unrelated to duties performed under the *Wage Earner Protection Program Act*. The Department has now been “assessing” this point for three and a half years, without either identifying authority for this provision or agreeing to repeal it if indeed there is none.

It was the Committee’s hope, in writing to you, that the process of obtaining further clarification on the matters pursued in our counsel’s letter of July 30, 2015, would be expedited. The most recent correspondence is enclosed. Upon receipt of a substantive reply, the Committee will be in a position to consider what further steps may be appropriate in relation to these Regulations. The Committee hopes to be in a position to consider these Regulations again when Parliament resumes in the fall.

We thank you for your attention to this matter.

Yours sincerely,

Senator Pana Merchant  
Joint Chair

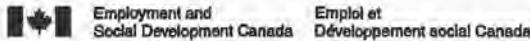
Harold Albrecht, M.P.  
Joint Chair

c.c. Mr. Gary Anandasangaree, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Mr. Pierre-Luc Dusseault, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Encl.

/mh



M. Peter Bernhardt, General Counsel  
 Ms. Cynthia Kirkby, Counsel  
 Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
 c/o The Senate  
 Ottawa ON K1A 0A4

MAY 04 2016  
 RECEIVED/REÇU  
 MAY 13 2016  
 REGULATIONS  
 RÉGLEMENTATION

RE: SOR/2008-222, Wage Earner Protection Program Regulations, as amended by S.C. 2009, c. 2

Thank you for your most recent letter dated July 30, 2015. Further to the response dated September 9, 2015, the Labour Program is now in a position to respond to the comments raised as well as the outstanding comment from the initial letter, dated December 14, 2012, regarding section 19 of the *Wage Earner Protection Program Regulations* (WEPPR).

Please also note that some recommendations will be considered in an upcoming Miscellaneous Amendments Regulations (MARs) package, which is planned for Fall 2016, including:

- section 2 to refer to the definition of “wages” as outlined in the Act;
- sections 9, 11, 13, 15(2)(a), 16(2) and 17(1)(2) to provide greater consistency in English and French wording, as appropriate; and
- sections 15(1)(d) and 16(1)(b) to ensure consistency with the terminology and language found in section 124 of the *Bankruptcy and Insolvency Act* (BIA).

With regard to comments on sections 3, 8, 9, 11, 13, 15 and 19 of the WEPPR, the responses follow:

### Section 3

Both letters note that the English version of section 3, specifically paragraph 3(b) appears to be circular and the suggestion is made that it may be less ambiguous to use the French structure. To date, the Labour Program and Service Canada have had no difficulty interpreting these provisions or communicating the circumstances under which an individual may be eligible for the Wage Earner Protection Program (WEPP), through program guidelines. This section as drafted has not had any negative impact on the administration and operation of the WEPP nor on the eligibility of applicants.

That said, we have made note of this point and, when consulting stakeholders on other regulatory developments, will seek their views on whether paragraph 3(b) requires amendment.

.../2

Canada



- 2 -

### Section 8

In the most recent letter, Professor Côté's fourth edition of *The Interpretation of Legislation in Canada* was noted as authority for the SJCSR position that subsection 40(2) of the *Interpretation Act* addresses only amendments made up until the date of enactment of the reference. While the Labour Program respects the position of the SJCSR and Professor Côté's comments, there is certainly no consensus on this point and it is not consistent with federal drafting practices in general. For example, Paul Salembier in *Legal and Legislative Drafting* (Lexis Nexis, 2009) on page 275 states that "the Canadian *Interpretation Act* provides that any cross-reference within a statute, or reference to the provisions of another Canadian statute or regulation, is deemed to be a dynamic incorporation".

In the Labour Program's view, the context indicates that a dynamic reference to subsections 81.3 (3) and 81.4 (3) of the BIA was intended and achieved by this provision. In addition, Professor Côté recognizes that current legislative practice no longer corresponds to the traditional presumption that references are static and that references in federal statutes should be considered ambulatory unless there is a contrary indication. (See: *Interprétation des lois*, 4e édition, 2009, paragraph 301: "La présomption traditionnelle du caractère statique des renvois ne correspond plus, à notre avis, aux pratiques législatives actuelles. Si l'on prend en compte ces pratiques, on devrait, en ce qui concerne les renvois effectués dans des lois fédérales ou québécoises, tenir qu'ils sont, sauf indication contraire, dynamiques plutôt que statiques. Les présomptions d'intention doivent refléter les choix de principe du législateur").

Given the different views, the Labour Program does not see a need to amend subsection 8(b) of the WEPPR.

### Section 9

In the most recent letter, the initial position is maintained noting that subsection 9(c) is redundant since subsection 9(b) already covers all instances in which an individual's employment can be terminated. Since section 9 stipulates the length of time, following an event, within which an applicant shall apply for the WEPP, it is the Labour Program's view, that subsection 9(c) provides greater clarity by ensuring that all possible scenarios are covered.

As is the case for section 3, the Labour Program and Service Canada have used program guidelines as the basis for program operations and, to date, this section has not negatively impacted the administration of the WEPP. That said, we have made note of this point and, when consulting stakeholders on other regulatory developments, will seek their views on whether this subsection requires amendment.



-3-

On the timing of an application and the information provided on the Service Canada website, it is noted that an applicant cannot apply for payment until they have received the necessary information from the trustee or receiver pursuant to section 16 of the WEPPR. Please note that an applicant is not required to wait for information from the trustee in order to apply for the WEPP; although it is preferred as it simplifies and expedites processing. Applications are often received from clients who obtain the required information from other sources, such as at the first meeting of creditors, trustee website or union. However, it is important to mention that the application processing can be finalized only once all the information is received from a trustee or receiver and the applicant (the trustee information form and the WEPP application form).

#### Section 9, 11 and 13

Concerning the phrase “unless circumstances beyond the control of the applicant necessitate a longer period” referenced in sections 9, 11 and 13. The WEPP is a permissive legislation and, as noted in the previous response, any reasonable justification provided is accepted if an application is received beyond the specified time period. As well, the Labour Program and Service Canada have developed operational guidelines that are clear and allow program officials to make appropriate assessments on a case-by-case basis.

It may be of interest that, earlier this year, the application processing system was updated to improve the process. If an individual is late submitting an application, the system now requires them to provide a reason for the delay prior to allowing them to submit it.

#### Section 15

In the most recent letter, the question is asked regarding paragraph 15(2)(b) and why it refers to a request for information prescribed by subsection 15(1) when in fact it is different information that is to be provided under subsection 21(4) of the *Wage Earner Protection Program Act* (WEPPA). Please note that, to date, neither of these provisions have been used by the program due to their limited application. Therefore, we have made a note of this point and will take it into account when considering potential legislative amendments in the future.

#### Section 19

In the initial letter, SJCSR has noted that section 19 appears to be *ultra vires* as its purpose is to remunerate trustees and receivers for work not related to their duties under the WEPPA. The Labour Program is of the view that section 19 is validly made pursuant to paragraph 41(k) of the WEPPA which allows the Governor in Council to make regulations prescribing fees and expenses for the purposes of subsection 22(2) and the circumstances in which they are to be paid. The enabling authority does not require that the fees and expenses be related to the performance of trustee's or receiver's duties under the WEPPA. As such, the Labour Program is of the view that the Governor in Council may make regulations prescribing any fees and expenses for the purposes of subsection 22(2) of the WEPPA.

.../4



- 4 -

It is the Labour Program's view that subsection 22(2) of the WEPPA stands on its own and is not connected to subsection 22(1). Subsection 22(2) refers to "the fees or expenses that are prescribed by regulation" meaning any fees or expenses and not only the ones that are related to the performance of trustee's or receiver's duties under the WEPPA. If the intent of Parliament was to limit in subsection 22 (2) the fees and expenses solely to the performance of trustee's or receiver's WEPP related duties, this distinction would have been provided for under the legislation.

Also, as mentioned by Paul Salembier in *Regulatory Law and Practice in Canada*, on page 168:

[e]nabling provisions that confer a power to make regulations "for the purposes and provisions" of the enabling statute have generally been interpreted to require that one must find a particular provision of the Act:

1. that contemplates the making of regulations; or
2. that the regulations are designed to carry into effect.

Section 19 meets these conditions, it was made under paragraph 41(k) of the WEPPA and, it sets into effect subsection 22(2) of the Act. Thus, it is the Labour Program view that section 19 of the WEPPR is not *ultra vires*.

Should you require additional information, please contact Brenda Baxter, Director General of Workplace Directorate at 819-654-4410.

Yours sincerely,

Gary Robertson  
Assistant Deputy Minister, Compliance, Operations and Program Development  
Labour Program

c.c.: Mark L. McCombs  
Senior General Counsel  
ESDC Legal Services

Minister of Employment,  
Workforce Development  
and Labour



Ministre de l'Emploi,  
du Développement de la main-d'œuvre  
et du Travail



Ottawa, Canada K1A 0J9

JUN 28 2016

The Honourable Pana Merchant, Senator  
Mr. Harold Albrecht, M.P.  
Joint Chairs  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

JUL 04 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Senator Merchant and Mr. Albrecht:

Thank you for your letter of May 4, 2016, and for your interest in the Wage Earner Protection Program (WEPP), which provides certain and timely financial support for eligible Canadian workers for wages, vacation pay, termination and severance pay owed to them when their former employer files for bankruptcy or is subject to a receivership under the *Bankruptcy and Insolvency Act*. I regret the delay in replying.

Since its inception in July 2008, and until April 30, 2016, the WEPP has protected the wages of more than 93,000 affected workers with payments in excess of \$223 million.

On May 4, 2016, the Labour Program followed up on its May 29, 2015, letter, with a second letter, which provided a further substantive response to the Committee's earlier comments. You will find both of these letters enclosed. I am hopeful that these letters address all of the Committee's outstanding comments and concerns.

I would like to assure the Committee that its recommendations have been thoroughly reviewed and considered and will be implemented to the extent possible. Some of the steps that the Labour Program is taking toward addressing the Committee's concerns include a Miscellaneous Amendments Regulations package, which is expected to be published in the fall of 2016, as well as extensive past and future stakeholder consultations with the Committee's recommendations in mind.

In addition, please note that the Labour Program recently concluded the five-year statutory review of the *Wage Earner Protection Program Act*, which culminated in tabling of the Report in both houses of Parliament in June 2015. The statutory review, which found that the WEPP is working well and fulfilling its mandate, also provided an opportunity for extensive consultations with stakeholders on a number of questions raised by the Committee.

.../2

Canada



- 2 -

The above is further to the ongoing work done to maintain the effective administration and delivery of the WEPP and toward ensuring that workers get financial support when they need it most.

It is my hope that the Committee will consider the Labour Program's May 4, 2016 response as sufficient clarification to address the recommendations made, and I trust that this will inform your deliberations of the Regulations in the fall. Should you require any additional information, please contact Ms. Brenda Baxter, Director General, Workplace Directorate by telephone at 819-654-4410.

Yours sincerely,

The Honourable Mary Ann Mihychuk, P.C., M.P.  
Minister of Employment, Workforce Development and Labour

Enclosures: 2

c.c. Mr. Gary Anandasangaree, M.P.  
Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Mr. Pierre-Luc Dusseault, M.P.  
Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations



## Annexe A

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 mai 2016

L'honorable MaryAnn Mihychuk, C.P., députée  
Ministre de l'Emploi, du Développement de la main d'œuvre et du Travail  
Chambre des communes  
Édifice de l'Est, pièce 133  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A6

Madame,

N/Réf.: DORS/2008-222, Règlement sur le Programme de protection des salariés

Le Comité mixte a examiné le règlement susmentionné à sa réunion du 21 avril 2016. Il nous a alors priés d'attirer votre attention sur ses difficultés à obtenir une réponse de fond de la part du ministère de l'Emploi, du Développement de la main d'œuvre et du Travail aux questions qui lui ont été soumises relativement à ce Règlement.

La lettre initiale au Ministère a été écrite le 14 décembre 2012, et elle a été suivie d'une lettre de rappel le 23 avril 2013. Le 28 juin 2013, lors d'une conférence téléphonique sur d'autres dossiers, des fonctionnaires ont indiqué au conseiller juridique du Comité qu'ils feraient un suivi pour veiller à ce qu'une réponse soit fournie. Une autre lettre de rappel a été envoyée le 11 octobre 2013. Dans sa lettre du 4 février 2014, le Ministère a indiqué qu'il souhaitait organiser une réunion afin de discuter « des complexités techniques associées à plusieurs des dispositions réglementaires en question », et il a précisé qu'un représentant appellerait sous peu pour fixer la date de la réunion. Deux mois s'étant écoulés sans autres nouvelles du Ministère, une autre lettre de rappel a donc été envoyée en avril 2014. À la fin du mois de juillet, le Ministère a proposé que la discussion ait lieu en septembre.

La réunion avec les fonctionnaires du Ministère et le conseiller juridique du Comité s'est tenue le 16 septembre 2014. Tous les points de la lettre initiale ont été abordés un à un, et les fonctionnaires ont précisé qu'au moins quelques-uns des problèmes seraient réglés, comme cela est écrit dans leur Plan prospectif de la réglementation de 2014-2016. Les fonctionnaires présents à la réunion s'étaient engagés à remettre sans tarder une réponse écrite détaillée afin que le dossier puisse être présenté au Comité. Cependant, nous n'avons reçu aucune réponse, même si nous avons envoyé deux autres lettres de rappel au cours des six mois suivants. Une autre lettre de rappel a été envoyée le 19 mai 2015. Voici ce qu'elle disait :

Il est toujours préférable de présenter des dossiers au Comité après avoir reçu une réponse détaillée. Si cela n'est pas possible, ce sera au Comité de déterminer les mesures supplémentaires qui devraient être prises pour s'assurer qu'une telle réponse sera donnée.

- 2 -



Finalement, le 4 juin 2015, quelque deux ans et demi après la première missive, nous avons reçu une lettre donnant une réponse détaillée à la plupart des questions soulevées. Le Ministère a accepté de faire certaines modifications rédactionnelles et a donné une réponse satisfaisante à une autre question. Mais, les réponses à toutes les autres questions n'ont pas contribué à régler les problèmes soulevés. Relevons notamment à ce sujet l'article 19 du Règlement semble stipuler que le Ministre a le droit de payer au syndic ou au séquestre des honoraires et des dépenses sans lien avec les tâches effectuées dans le cadre de la *Loi sur le Programme de protection des salariés*. Cela fait maintenant trois ans et demi que le Ministère « examine » ce point, mais il n'a toujours pas déterminé de quelle autorité cette disposition relève ni accepté de l'abroger si une telle autorité n'existe pas.

Le Comité espérait, en vous écrivant, que sa demande d'éclaircissements relativement aux points soulevés par notre conseiller juridique dans sa lettre du 30 juillet 2015 ferait l'objet d'une prompt réponse. Vous trouverez en pièce jointe la dernière lettre. Quand il aura reçu une réponse de fond, le Comité sera à même d'envisager les mesures appropriées à prendre en ce qui concerne ce Règlement. Le Comité espère pouvoir reprendre l'étude de ce Règlement quand le Parlement reprendra ses travaux à l'automne.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce dossier, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations distinguées.

La sénatrice Pana Merchant  
Comité mixte

Harold Albrecht, député  
Comité mixte

c. c. M. Gary Anandasangaree, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

M. Pierre-Luc Dusseault, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

p. j.

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 4 mai 2016

Monsieur Peter Bernhardt, conseiller juridique principal  
Madame Cynthia Kirkby, conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,  
Monsieur,

**Objet:** DORS/2008-222, Règlement sur le Programme de protection des salariés,  
modifié par S.C. 2009, ch. 2

Je vous remercie pour votre récente lettre du 30 juillet 2015. Pour faire suite à notre lettre du 9 septembre 2015, le Programme du travail est maintenant en mesure de fournir des réponses à vos observations, ainsi qu'à la remarque que vous avez faite dans votre lettre initiale du 14 décembre 2012 au sujet de l'article 19 du *Règlement sur le Programme de protection des salariés* (le *Règlement*) qui était jusqu'ici sans réponse.

Veillez par ailleurs prendre note que certaines recommandations seront examinées lors de l'élaboration d'un règlement correctif (le règlement correctif) prévue pour l'automne 2016, notamment en ce qui concerne les dispositions suivantes :

- l'article 2 du *Règlement* devrait renvoyer à la définition du terme « salaire » que l'on trouve dans la *Loi* ;
- les articles 9, 11 et 13, à l'alinéa 15(2)a), ainsi que les paragraphes 16(2) et 17(1) du *Règlement* devraient être modifiés pour assurer une plus grande cohérence entre la version française et la version anglaise, le cas échéant;
- les alinéas 15(1)d) et 16(1)a) du *Règlement* devraient être modifiés pour assurer l'uniformité avec la terminologie et le libellé de l'article 124 de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (la LFI).

Voici notre réponse en ce qui concerne vos recommandations au sujet des articles 3, 8, 9, 11, 13, 15 et 19 du *Règlement*.

**L'article 3**

Dans vos deux lettres, vous signalez que la version anglaise de l'article 3 du *Règlement*, et plus particulièrement son alinéa 3b), semble tautologique, et vous suggérez que l'utilisation de la structure de la version française créerait moins d'ambiguïté. Jusqu'à maintenant, les agents chargés d'appliquer le Programme du



travail et Service Canada n'ont eu aucune difficulté à interpréter ces dispositions ou à expliquer aux demandeurs dans quels cas ils étaient admissibles au Programme de protection des salariés, en se fiant aux directives énoncées dans le programme. Dans sa rédaction actuelle, cet alinéa n'a pas eu d'impact négatif sur l'administration ou l'application du *Règlement* ou sur l'admissibilité des demandeurs.

Cela étant, nous avons pris bonne note de cette question et, lorsque nous consulterons les personnes intéressées au sujet d'autres modifications à la réglementation, nous tenterons d'obtenir leur point de vue sur l'opportunité de modifier l'alinéa 3b).

#### L'article 8

Dans votre lettre la plus récente, vous citez l'ouvrage de Pierre-André Côté, *Interprétation des lois* (4<sup>e</sup> édition) pour appuyer la position du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation suivant laquelle, aux termes du paragraphe 40(2) de la *Loi d'interprétation*, lorsqu'un texte renvoie à un autre texte, il renvoie à la version de ce texte qui existe au moment du renvoi, en tentant compte de toutes les modifications antérieures. Bien que le Programme du travail respecte la position du Comité et les observations de Pierre-André Côté, il n'y a aucun consensus sur la question et cette interprétation contredit de façon générale les méthodes de rédaction fédérale. Par exemple, comme le souligne Paul Salembier dans son ouvrage *Regulatory Law and Practice in Canada* (Lexis Nexis, 2009), à la page 275 : « la *Loi d'interprétation* du Canada prévoit que les renvois dans une loi et les renvois aux dispositions d'une autre loi ou d'un autre règlement du Canada sont réputés être des renvois dynamiques » [TRADUCTION].

Le Programme du travail est d'avis que le contexte montre que l'intention visée par l'article 8 était de prévoir un renvoi dynamique aux paragraphes 81.3(3) et 81.4(3) de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* et que c'est effectivement l'objectif qui a été atteint. Par ailleurs, Paul-André Côté reconnaît que « [l]a présomption traditionnelle du caractère statique des renvois ne correspond plus, à notre avis, aux pratiques législatives actuelles. Si l'on prend en compte ces pratiques, on devrait, en ce qui concerne les renvois effectués dans des lois fédérales [ou québécoises], tenir qu'ils sont, sauf indication contraire, dynamiques plutôt que statiques. Les présomptions d'intention doivent refléter les choix de principe du législateur (*Interprétation des lois*, 4<sup>e</sup> édition, 2009, paragr. 301).

Compte tenu de cette divergence d'opinions, Le Programme du travail ne pense pas qu'il est nécessaire de modifier l'alinéa 8b) du *Règlement*.

#### L'article 9

Dans votre lettre la plus récente, vous maintenez votre position initiale en soutenant que l'alinéa 9c) est redondant puisque l'alinéa 9b) couvre déjà tous les cas où l'emploi du demandeur prend fin. Le Programme du travail estime toutefois que,



comme l'article 9 précise le délai dans lequel l'intéressé doit présenter sa demande de prestations après certaines dates, l'alinéa 9c) vient clarifier davantage les règles applicables en s'assurant que tous les scénarios possibles sont envisagés.

Tout comme dans le cas de l'article 3, les agents chargés d'appliquer le Programme du travail et Service Canada se sont guidés sur les directives énoncées dans le programme pour appliquer le programme et, jusqu'à maintenant, cet article n'a pas eu d'impact négatif sur l'application du *Règlement*. Cela étant, nous avons pris bonne note de cette question et, lorsque nous consulterons les personnes intéressées au sujet d'autres modifications à la réglementation, nous tenterons d'obtenir leur point de vue sur l'opportunité de modifier ce paragraphe.

Pour ce qui est du moment où la demande de prestations doit être présentée et du délai dans lequel les renseignements doivent être communiqués selon le site Internet de Service Canada, nous constatons que le demandeur ne peut pas présenter une demande de prestations tant que le syndic ou le séquestre ne lui a pas transmis les renseignements nécessaires conformément à l'article 16 du *Règlement*. Veuillez noter que le demandeur n'a pas à attendre d'avoir reçu les renseignements du syndic pour présenter une demande de prestations. Il arrive souvent qu'on reçoive des demandes de clients qui ont obtenu les renseignements nécessaires d'autres sources, notamment lors de la première assemblée des créanciers, à partir du site Internet du syndic ou en s'informant auprès d'un syndicat. Il est toutefois important de mentionner que le traitement de la demande ne peut être achevé qu'après avoir reçu tous les renseignements du syndic ou du séquestre et du demandeur (formulaire de demande du syndic et formulaire de demande réglementaire).

#### Les articles 9, 11 et 13

En ce qui concerne les « circonstances indépendantes de la volonté du demandeur » dont il est question aux articles 9, 11 et 13, rappelons que la *Loi sur le Programme de protection des salariés* a un caractère facultatif et que, comme nous l'avons déjà expliqué dans notre réponse précédente, toute justification raisonnable sera acceptée si la demande est reçue après l'expiration du délai prescrit. De plus, les responsables du Programme du travail et de Service Canada ont élaboré des directives opérationnelles qui précisent bien que les fonctionnaires chargés d'appliquer le programme sont autorisés à apprécier les circonstances ayant causé le retard en fonction du contexte particulier de chaque cas.

Il est intéressant de noter qu'un peu plus tôt cette année, le système de traitement des demandes a été mis à jour pour améliorer le processus. Le système oblige désormais la personne qui présente une demande tardive à justifier son retard avant de l'autoriser à la présenter.



### L'article 15

Dans votre lettre la plus récente, vous demandez pourquoi l'alinéa 15(2)b fait référence à des renseignements visés au paragraphe 15(1), alors que ce sont en fait d'autres renseignements qui doivent être communiqués en vertu du paragraphe 21(4) de la *Loi sur le Programme de protection des salariés*. Nous vous signalons que ces dispositions n'ont pas encore été utilisées dans le cadre du programme en raison de leur application limitée. Nous avons donc pris acte de cette question dont il sera tenu compte lorsqu'on envisagera d'éventuelles modifications législatives.

### L'article 19

Dans sa lettre initiale, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation faisait observer que l'article 19 semblait *ultra vires* parce qu'il avait pour objet de rémunérer les syndics et les séquestres pour des activités non liées à l'accomplissement de leurs fonctions en application de la *Loi*. Le Programme du travail estime que l'article 19 a été régulièrement pris en application de l'alinéa 41k) de la *Loi*, qui permet de prendre des règlements pour prévoir les honoraires et dépenses visés au paragraphe 22(2) et les circonstances dans lesquelles ils doivent être acquittés. La disposition habilitante n'exige pas que les honoraires et les dépenses soient liés à l'accomplissement des fonctions du syndic ou du séquestre en application de la *Loi*. Le Programme est par conséquent d'avis que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant tous les honoraires et toutes les dépenses visés au paragraphe 22(2) de la *Loi*.

Selon le Programme du travail, le paragraphe 22(2) de la *Loi* est une disposition autonome et il n'est pas nécessaire de le rapprocher du paragraphe 22(1). Le paragraphe 22(2) parle des « honoraires et [des] dépenses réglementaires », c'est-à-dire de tous les honoraires et de toutes les dépenses, pas seulement de ceux entraînés par l'accomplissement des fonctions du syndic ou du séquestre qui se rapportent à la *Loi*. Si le législateur avait voulu restreindre l'application du paragraphe 22(2) aux seuls honoraires et aux seules dépenses entraînés par l'accomplissement des fonctions du syndic ou du séquestre qui se rapportent à la *Loi*, il aurait précisé cette distinction dans la *Loi*.

De plus, comme Paul Salembier le mentionne dans son ouvrage *Regulatory Law and Practice in Canada*, à la page 168 :

On interprète en règle générale les dispositions habilitantes qui confèrent le pouvoir de prendre des règlements « pour l'application » de la loi habilitante en considérant qu'elles exigent que l'on trouve dans la *Loi* :

1. soit une disposition qui prévoit le pouvoir de prendre des règlements;
2. soit une disposition qu'un règlement est censé mettre en application.

[TRADUCTION]

- 5 -



L'article 19 répond à ces deux conditions : il a été pris en vertu de l'alinéa 41k) de la *Loi* et il met en application le paragraphe 22(2) de la *Loi*. Le Programme du travail estime donc que l'article 19 de la *Loi* n'est pas *ultra vires*.

Pour tout complément d'information, veuillez communiquer avec Brenda Baxter, directrice générale de la Direction du milieu de travail, au 819-654-4410.

Je vous prie d'accepter, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Gary Robertson  
Sous-ministre adjoint, Conformité  
Opérations et Développement des programmes  
Programme du travail

c.c. Mark L. McCombs  
Conseiller juridique principal  
Services juridiques d'EDSC



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 28 juin 2016

L'honorable Pana Merchant, Sénatrice  
Monsieur Harold Albrecht, député  
Coprésidents  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame la Sénatrice,  
Monsieur,

Je vous remercie pour votre lettre du 4 mai 2016 et pour l'intérêt que vous avez manifesté en ce qui concerne le Programme de protection des salariés, qui garantit aux salariés canadiens un versement rapide du salaire, de la paie de vacances et des indemnités de départ qui leur sont dus lorsque leur employeur fait faillite ou est mis sous séquestre en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*. Je vous prie de m'excuser pour cette réponse tardive.

Entre son lancement, en juillet 2008, et le 30 avril 2016, le Programme de protection des salariés a protégé le salaire de plus de 93 000 salariés, qui ont reçu plus de 223 millions de dollars en prestations.

Le 4 mai 2016, le Programme du travail a donné suite à sa lettre du 29 mai 2015 par une seconde lettre contenant une réponse complémentaire détaillée aux observations du Comité. Vous trouverez ci-joint une copie de ces deux lettres. J'espère que ces lettres répondent à toutes les questions et préoccupations soulevées par le Comité.

Je tiens à assurer le Comité que ses recommandations ont été examinées attentivement et qu'elles seront mises en œuvre dans la mesure du possible. Parmi les mesures prises par le Programme du travail pour répondre aux préoccupations soulevées par le Comité, mentionnons l'élaboration d'un règlement correctif, dont la publication est prévue à l'automne 2016, ainsi que la tenue de vastes consultations auprès des parties intéressées, tant passées qu'à venir, à la lumière des recommandations du Comité.

Sachez par ailleurs que le Programme du travail vient d'achever l'examen quinquennal de la *Loi sur le Programme de protection des salariés* qui s'est soldé par le dépôt d'un rapport devant les deux chambres du Parlement en juin 2015. L'examen prévu par la loi, qui a permis de constater que le Programme se porte très bien et qu'il



- 2 -



remplit son mandat, a par ailleurs donné l'occasion de mener une vaste consultation auprès des intervenants sur plusieurs des questions soulevées par le Comité.

Les mesures susmentionnées font suite aux travaux entrepris pour assurer la saine gestion et prestation du Programme de protection des salariés et pour veiller à ce que les salariés obtiennent un appui financier au moment où ils en ont le plus besoin.

Je souhaite que le Comité considère que la réponse du 4 mai 2016 du Programme du travail renferme suffisamment d'éclaircissements pour donner suite aux recommandations qui ont été formulées et j'ose espérer qu'elle inspirera vos délibérations sur le *Règlement* à l'automne. Entretemps, si vous avez besoin d'autres renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec Brenda Baxter, directrice générale de la Direction du milieu de travail, au 819-654-4410.

Je vous prie d'accepter, Madame la Sénatrice, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'honorable Mary Ann Mihychuk, C.P., députée  
Ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail

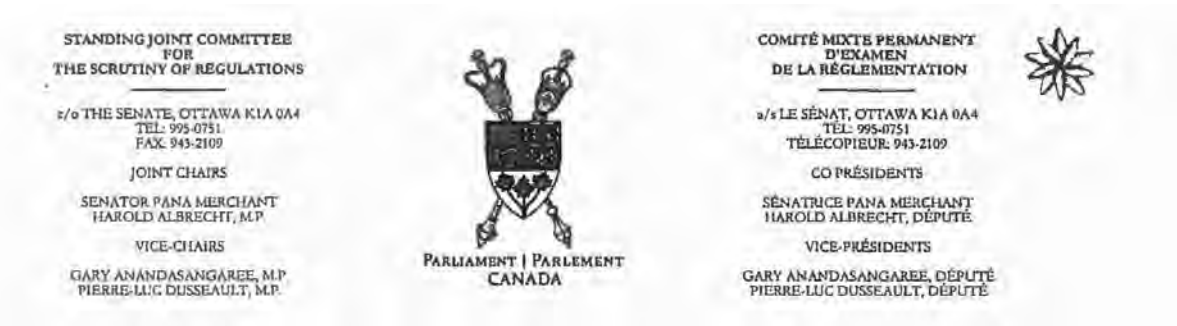
P.j.: 2

c.c. M. Gary Anandasangaree, député  
Vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

M. Pierre-Luc Dusseault, député  
Vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation



## Appendix B



May 24, 2016

Mr. Fraser Valentine  
 Director General  
 Strategic and Program Policy Sector  
 Department of Immigration, Refugees  
 and Citizenship  
 Jean Edmonds South Tower, 18<sup>th</sup> Floor  
 365 Laurier Avenue West  
 Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Dear Mr. Valentine:

Our File: SI/2015-33, Order Amending the Canadian Passport Order

The above-mentioned instrument, together with your letter received December 17, 2015, was before the Joint Committee at its meeting of May 19, 2016. At that time, it was noted that this instrument resolves a concern of the Committee by establishing a maximum period of ten years for which passport services may be withheld.

As concerns the matters raised in my letter of July 27, 2015, your reply advised that “a comprehensive review of the Order remains ongoing as departmental officials continue examining a wide range of issues”. At the same time, there is no commitment to amend the *Canadian Passport Order* or the *Prevention of Terrorist Travel Act* to address any of the issues raised. I was therefore instructed to seek your assurance that the issues raised will indeed be addressed by appropriate amendments, as well as the timeframe for the completion of the comprehensive review.

With regard to the specific matters of concern to the Committee, your further consideration of the following would be valued.

1. Under section 10.1 of the Order, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may decide that a passport may not be issued or is to be revoked “if he

- 2 -



or she has reasonable grounds to believe that the decision is necessary to prevent the commission of a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*, or for the national security of Canada or a foreign country or state.” Section 6 of the *Prevention of Terrorist Travel Act* sets out rules that apply to judicial review proceedings in respect of a decision under the Order to refuse to issue or to revoke a passport “on the grounds that the refusal to issue or the revocation is necessary to prevent the commission of a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*, or for the national security of Canada or a foreign country or state”.

Similarly, under subsection 11.1(2) of the Order the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may decide that a passport is to be cancelled if he or she has reasonable grounds to suspect that cancellation is necessary to prevent the commission of a terrorism offence as defined in section 2 of the *Criminal Code* or for the national security of Canada or a foreign country or state. Section 4 of the Act then sets out rules that apply to appeals from a decision under the Order to cancel a passport “on the grounds that the cancellation is necessary to prevent the commission of a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*, or for the national security of Canada or a foreign country or state”.

Your reply confirms that sections 4 and 6 of the Act are not intended to establish standards that are different from those established by the Order. In the Department’s view, the references in the Act to the revocation or cancellation of, or refusal to issue, a passport on the grounds that doing so is “necessary” to prevent the commission of a terrorism offence or for the national security of Canada or a foreign country or state “is simply the way in which the Act links its sections 4 and 6 with section 10.1 and subsection 11.1(2) of the Order, which is where the full tests for the decisions, including the legal standards, can be found”. Is it therefore the case that decisions to refuse, revoke or cancel a passport are made on the basis of the test set out in the Order and not the Act? Are courts also expected to review such decisions on the basis of the test set out in the Order?

In any event, it should be obvious that the wording of the Order and the Act should be consistent. If, as the Department asserts, the grounds on which a passport is not to be issued, is to be cancelled, or is to be revoked are intended to be those set out in the Order, then sections 4 and 6 of the Act should be amended to reflect those grounds. In other words, the references in sections 4 and 6 to decisions made under the Order on the grounds that they are “necessary” to prevent the commission of a terrorism offence or for the national security of Canada or a foreign country or state should refer to decisions made on “reasonable grounds to believe that they are necessary” in the case of section 4 of the Act, and on “reasonable grounds to suspect that they are necessary” in the case of section 6. In any event, the wording of one of either the Order or the Act must be seen to be defective.

2. The circumstances leading to revocation and cancellation are largely identical, although as the Department confirms, the standard for cancellation (“reasonable



grounds to suspect”) is a somewhat lesser but included standard in the threshold for revocation (“reasonable grounds to believe”). The Department has explained that

a less demanding threshold for the standard of proof (i.e. “reasonable grounds to suspect”) was selected for the cancellation provisions as, in some cases, the intent is to take more immediate action where it is suspected that an individual may use the passport to travel imminently to commit a sexual offence against a child, a terrorism offence or for national security reasons. ... The threshold for cancellation is also lower because cancellation is *an interim measure*, taken as part of a more comprehensive investigation into whether there are grounds to ultimately revoke the passport issued to an individual.

While cancellation of a passport may be considered by the Department to be an “interim” measure, or as it is described in the “Backgrounder” issued by the Department of Public Safety and Emergency Preparedness, “a temporary measure used until an investigation is completed”, this is nowhere reflected in the Order.

Moreover, the Order makes no provision for the reissue of a cancelled passport, which would be expected if cancellation was merely a temporary measure pending the completion of an investigation. The Department’s policy appears to be that if the investigation reveals that there are insufficient grounds to revoke a cancelled passport, or if it is determined that cancellation was unwarranted, a new passport bearing the same expiry date as the cancelled one will be issued to the bearer at no additional cost. This should be expressly stated in the Order.

As for why, if cancellation is intended to be a temporary measure, this measure is not referred to as “suspension” as would generally be expected in federal legislation, your reply explained that

“suspension” has a specific meaning in the context of passports under the *Family Orders and Agreements Enforcement Assistance Act*. During the period of a suspension under the *Family Orders and Agreements Enforcement Assistance Act*, the passport is still valid. If the passport has been returned as requested, when the suspension is terminated the passport will be returned to its bearer. However, if the passport is not returned to Immigration, Refugees and Citizenship Canada, it would then be cancelled. Only once a passport has been cancelled is it unable to be used for travel. As such, the concept of suspension, as presently used for passports, would not be compatible with the intent of preventing the travel of those seeking to engage in terrorist activity abroad or other activities that may threaten national security.

It appears that the Department equates “suspension” of a passport with the physical surrendering of the passport, and “cancellation” with the temporary revocation of the passport and the temporary denial of passport services pending an



investigation. On the other hand, the Department refers to the “cancellation” of a suspended passport that is not surrendered. In these circumstances, will the “cancellation” be temporary pending an investigation, and if the investigation reveals that there are insufficient grounds to revoke a cancelled passport, or if it is determined that cancellation was unwarranted, will a new passport bearing the same expiry date as the cancelled one will be issued to the bearer at no additional cost? If not, there are then two types of cancellation with two different consequences, one under the Order and one where a passport has not been surrendered pursuant to the *Family Orders and Agreements Enforcement Assistance Act*. Why could there not also be two types of “suspension” under the Order and the Act?

3. Sections 10.3 and 11.3(1)

Subsection 11.3(1) provides that a person whose passport has been cancelled may, within 30 days after the day on which the person becomes aware that the passport is cancelled, apply to the appropriate minister to have the cancellation reconsidered. Section 10.3, however, provides that a cancelled passport may be revoked. It appears that the Minister could decide to revoke a passport less than 30 days after cancellation. The Department was asked whether this was indeed the intent. Your reply merely stated that section 10.3 clarifies that a cancelled passport may be revoked.

In addition, where a passport is cancelled without notice as permitted by subsection 11.1(3) of the Order, it would seem that the holder of a cancelled passport will only become aware that it has been cancelled upon attempting to use the passport. If it turns out that a passport has been cancelled without proper grounds, the holder will thus likely have suffered significant financial and other consequences that might have been avoided had notice been given so that the cancellation could be reconsidered before the holder sought to travel. It was asked why notice of cancellation should not be given in all cases.

The Department’s reply is that the power to cancel a passport without notice “may be exercised without notice only in those cases where notifying the passport holder would undermine the purpose of the cancellation, such as where the individual is considered high-risk and/or poses a potential flight risk and is necessary to prevent the individual from committing an offence under specific sections of the *Criminal Code* relating to section 2 for terrorism offences and section 7(4.1) for sexual offences against children”, and that in these instances, the individual will be notified as soon as possible after the cancellation. Again, none of this is set out in the Order.

The Order is also silent as to whether notice is to be given of the revocation of a passport. The Department indicates that as a matter of policy, individuals under investigation are provided with written correspondence outlining the information obtained during the course of an investigation and are invited to submit any information for consideration:



During the course of the administrative process, a letter regarding the potential refusal or revocation and an unclassified summary of the information that can be used for a decision are prepared and provided to the individual, who is given a reasonable period of time to provide additional information before the decision is made.

The Department suggests that it is sufficient that there is an obligation to respect the principles of administrative fairness, and that the administrative process is explained online.

The Joint Committee has always taken the view that regardless of whatever procedural rights may exist at common law, it is preferable to set out such rights expressly, so as to avoid the possibility that a person may need to resort to the time and expense of judicial proceedings in order to determine the exact nature of their rights. Doing so promotes consistency, certainty and the perception of fairness.

4. Subsection 11.4(2)

This provision requires that the Minister of Citizenship and Immigration “shall support the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in carrying out his or her responsibilities under this Order.” What must the Minister of Citizenship and Immigration actually do in order to provide the required “support”? In other words, what is the intended legal effect of this provision?

The Department’s reply states that subsection 11.4(2) merely obliges the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship to provide “administrative support” to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in carrying out his or her responsibilities under the Order:

For example, Immigration, Refugees and Citizenship Canada is responsible for the issuance of passports and has the infrastructure and resources to cancel, refuse and revoke passports, since Public Safety Canada does not have access to the Immigration, Refugees and Citizenship Canada passport database. Immigration, Refugees and Citizenship Canada has observer status at the Passport Advisory Group, chaired by Public Safety Canada, which makes recommendations to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness on those passports which should be cancelled, refused or revoked in order to prevent an individual from committing a terrorism offence, in accordance with the *Criminal Code*, or for national security purposes. Similarly, the Advisory Group can recommend that a passport be re-issued to an individual. Furthermore, the Department may provide other support, such as carrying out a parallel investigation with Public Safety Canada on program integrity grounds, corresponding with the individual and providing other administrative support.

- 6 -



Is it really necessary to deal with these matters in legislation by placing a legal duty on one minister to provide administrative support to another minister? These are the types of matters usually dealt with by way of an administrative arrangement such as a memorandum of understanding. Why was such an approach not felt to be sufficient in this instance?

I thank you for your attention to these matters, and look forward to receiving your reply. It was also the wish of members that I indicate that in order to facilitate the expeditious handling of the Committee's workload the receipt of your response within 30 days will be valued. On receiving your response, the Committee will consider whether inviting the appropriate departmental officials to appear would be useful to facilitate a resolution of these matters.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script, which appears to read "Peter Bernhardt".

Peter Bernhardt  
General Counsel

/mh





Citizenship and Immigration Canada  
Citoyenneté et Immigration Canada



Mr. Peter Bernhardt, Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate of Canada  
Ottawa ON K1A 0A4

JUN 29 2016

RECEIVED/REÇU

JUL 06 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

**Re: Your file SI 2015-33, *Order Amending the Canadian Passport Order***

Thank you for your letter of May 24, 2016, concerning the *Order Amending the Canadian Passport Order*. We are currently consulting with Public Safety Canada and the Department of Justice on the concerns raised therein. We hope to be able to provide the Committee with a detailed response by August 31, 2016.

Yours sincerely,

Fraser Valentine  
Director General  
Strategic Policy and Planning Branch



Immigration, Refugees  
and Citizenship Canada

Immigration, Réfugiés  
et Citoyenneté Canada



Mr. Peter Bernhardt, Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate of Canada  
Ottawa ON K1A 0A4

RECEIVED/REÇU  
OCT 07 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

**Re: Your file SI 2015-33, *Order Amending the Canadian Passport Order***

Thank you for your letter of May 24, 2016, concerning the *Order Amending the Canadian Passport Order*. I am pleased to answer your questions in turn, below.

**1. Your letter makes reference to differences between the *Prevention of Terrorist Travel Act (the Act)* and the *Canadian Passport Order (the Order)* regarding the standards for decisions related to not issuing, revoking, or cancelling a passport (s. 10.1 and 11.1(2) of the Order and s. 4 and 6 of the Act).**

The Order is the means by which the Minister of Public Safety can decide if a passport is to be cancelled, refused or revoked, whereas the Act merely specifies the rules for an appeal or judicial review of those decisions. The provisions in the Act do not create a different threshold than the Order; rather, they simply reference the thresholds in the Order. Therefore, the Order is where the full test for passport decisions, including legal standards can be found.

To provide additional clarity, Public Safety Canada may, at a later date, consider amending the reference in the Act.

**2a. You have noted the differences in circumstances leading to revocation and cancellation and, in response to our previous answer, you point out that although a cancellation is considered a temporary measure, this is not reflected in the Order.**

Expressly codifying passport cancellation as "interim" or "temporary" in the Order may imply that it is a short-term measure and may also create obligations with respect to the time required to complete a comprehensive investigation. Such investigations may take several months. Defining cancellation as "interim" or "temporary" may also be interpreted as if the cancelled passport can be reactivated. When cancelled, a passport is invalidated permanently and, therefore, cannot be reactivated and reissued. If, after investigation or appeal, cancellation is deemed unwarranted in these situations, a new passport (with the same expiry date as the cancelled one) is issued to the bearer free of charge.



**2b. You also raised concerns that the Order makes no provision for the reissue of a cancelled passport, which would be expected if the cancellation was merely a temporary measure pending the completion of an investigation.**

While cancellation is deemed a temporary measure, a new passport (with the same expiry date as the cancelled one) is not issued automatically to the bearer after an investigation is completed. A new passport will only be issued if, following a reconsideration as per section 11.3 of the Order or an appeal as per section 4(3) of the *Prevention of Terrorist Travel Act*, it was determined that, at the time of the cancellation decision, there were insufficient facts to support the decision under the Order's "reasonable grounds to suspect" threshold.

A provision for a newly issued passport was not included in the cancellation section of the Order because detailed information on the cancellation reconsideration process is already provided on the Immigration, Refugees and Citizenship Canada website. However, in order to raise awareness of this process, we will display this information more prominently on the website. This will include information that specifies when a passport bearing the same expiry date can be issued to the bearer at no additional cost.

**2c. You also requested further clarification on the Department's use of the term "cancellation" vs. "suspension." You asked whether passport cancellation is temporary in *Family Orders and Agreements Enforcement Assistance Act* (FOAEAA) cases like it is in cases of terrorism/national security and sexual offences against children. If not, the Committee contends that there are then two types of "cancellation" and therefore, there could also be two types of "suspension".**

The term "suspension" was adopted by the Passport Program to remain consistent with the FOAEAA and avoid confusion. A passport is suspended if the bearer fails to pay child support or alimony under the terms of the FOAEAA, i.e. the passport is not yet invalidated but the bearer is asked to surrender it to the Passport Program. In that context, the passport is cancelled only if it is not surrendered.

In the context of the changes made to the Order in June 2015, cancellation can be immediate and aims to prevent the commission of terrorism or sexual offences against children abroad.

In all cases, regardless of the context and of whether the bearer has surrendered the passport, cancellation is considered a temporary measure and its effect is the same—the invalidation of the passport. As such, there are not two types of cancellation.

**3a. You had outstanding questions on section 10.3 of the Order and on whether it is the Department's intent that the Minister could decide to revoke a passport within less than 30 days after a cancellation decision.**

The principal intent of section 10.3 is to clarify that a cancelled passport can also be revoked and, therefore, can also be subject to a period of refusal of passport services under section 10.2 (which applies only to refusal and revocation decisions). Without this provision, it would not be clear that, even though a cancelled passport is already



invalidated, it can further be subject to revocation and the bearer can be subject to a period of refusal of passport services.

Section 10.3 does give the Minister flexibility to revoke a passport less than 30 days after it was cancelled as long as the appropriate threshold has been met. Unless there are compelling reasons to immediately prevent a bearer from travelling (e.g. the bearer presents a flight risk), the Passport Program will usually initiate the revocation process without cancelling the passport first if there are enough facts to support a revocation decision.

The revocation process may also be more advantageous to the bearer even if it is initiated soon after cancellation. Unlike a cancellation decision, which can be taken without participation from the bearer, the revocation decision-making process gives the bearer an opportunity to respond to the information on file before a decision is taken.

**3b. In regard to subsection 11.1(3) and our explanation that the power to cancel a passport without prior notice would only be exercised when notifying the holder would undermine the purpose of the cancellation (e.g. where the individual is considered high-risk and/or poses a potential flight risk), you point out that this is not set out in the Order.**

As previously indicated, prior notice of cancellation is not always given to bearers as certain situations require immediate action; in such cases, notifying the bearer would go against the intent of the cancellation itself. Should subsection 11.1(3) be amended to prescribe specific situations that do not require prior notice, it may exclude other circumstances that may not be presently envisaged, but that may also require swift action.

Furthermore, by providing notices of cancellation, the Department also complies with principles of procedural fairness (notices also provide the individual with information on the reconsideration and recourse available). Should the Order be amended to specify when those notices should be provided, it would result in certain principles of procedural fairness being codified. However, the Supreme Court has recognized in several decisions, e.g. *Baker v. Canada (Minister of Citizenship and Immigration)*, that "the concept of procedural fairness is eminently variable and its content is to be decided in the specific context of each case."

**3c. You also note that the Order is silent on whether notice is to be given for the revocation of a passport and have stated that it is preferable to set out procedural rights expressly.**

As an Order-in-Council pursuant to the Royal Prerogative, the Canadian Passport Order does not need to be as prescriptive in its provisions as regulations do. The Passport Program must always comply with procedural fairness principles, regardless of whether those principles are outlined in its authorities. The Supreme Court has specified that the duty of fairness depends on a non-exhaustive list of factors. Therefore, if only specific procedural rights were to be included in the Order, it will likely create confusion as to whether unspecified procedural rights also apply.

That said, we do agree that there is a need for individuals' rights to be set out expressly, so as to avoid the need for a person to resort to the time and expense of judicial proceedings



to determine their rights. As such, we commit to further highlighting website information on our administrative decision-making process for passport cancellations, refusals and revocations. This entails being more clear in regard to the Department's obligation to respect the principles of procedural fairness, and to clearly explain the administrative process.

We will also explain more explicitly the methods by which the Minister may provide clients with notice of cancellation of passports, requests for the return of passports and the launch of investigations that could lead to passport refusal or revocation (e.g. by mail, by courier, or by electronic means).

**4. In regard to subsection 11.4(2) of the Order, you question why it is necessary to place a legal duty in legislation on one minister to provide administrative support to another minister as these types of matters are usually dealt with by way of an administrative arrangement such as an MOU.**

Without subsection 11.4(2), the Minister of Immigration, Refugees, and Citizenship's role in decisions taken by the Minister of Public Safety would be limited to simply giving effect to (i.e. implementing) these decisions.

Such a limited role would have precluded the Passport Program from being consulted or carrying out other activities that are also related to the Minister of Public Safety's responsibilities under the Order. The support provided by the Minister of Immigration, Refugees, and Citizenship is beyond administrative. While the Passport Program does not render passport decisions on national security grounds or terrorism-related offences, it is involved in the process leading up to and following such decisions.

I trust the above responses will prove useful. Thank you again for your suggestions and concerns.

Yours sincerely,

Fraser Valentine  
Director General  
Strategic Policy and Planning Branch

c.c.: John Davies  
Director General  
National Security Policy Directorate  
Public Safety Canada

## Annexe B

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 24 mai 2016

Monsieur Fraser Valentine  
Directeur général  
Politiques stratégiques et planification  
Ministère de l'Immigration, des Réfugiés  
et de la Citoyenneté  
Tour Jean-Edmonds Sud, 18<sup>e</sup> étage  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Monsieur,

Objet : TR/2015-33, Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens

Le Comité mixte s'est penché sur le texte cité en objet et sur votre lettre du 17 décembre 2015 à sa réunion du 19 mai 2016. À cette occasion, les membres du Comité ont noté que ce texte répondait à l'une des préoccupations du Comité en fixant à 10 ans la période maximale de retrait des services de passeport.

En ce qui concerne les points soulevés dans ma lettre du 27 juillet 2015, vous avez répondu qu'« un examen approfondi du décret est en cours et que les fonctionnaires du Ministère continuent de se pencher sur de nombreuses questions ». Par ailleurs, aucun engagement n'a été pris en vue de modifier le *Décret sur les passeports canadiens* ou la *Loi sur la prévention des voyages de terroristes* pour s'attaquer aux problèmes soulevés. On m'a donc chargé d'obtenir votre assurance que l'on s'attaquera effectivement aux points qui ont été soulevés en apportant les modifications nécessaires et de préciser l'échéancier prévu pour l'achèvement d'un examen approfondi.

En ce qui concerne les questions qui préoccupent plus particulièrement le Comité, nous vous saurions gré de vous pencher de nouveau sur les points suivants.

1. En vertu de l'article 10.1 du décret, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut décider qu'un passeport ne doit pas être délivré ou qu'il doit être révoqué « s'il a des motifs raisonnables de croire que cela est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du Code criminel, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État



- 2 -

étranger ». L'article 6 de la *Loi sur la prévention des voyages de terroristes* énonce les règles à appliquer en cas de contrôle judiciaire d'une décision prise par le ministre en vertu du décret selon laquelle un passeport ne doit pas être délivré ou doit être révoqué « pour le motif que le refus ou la révocation est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger ».

De même, en vertu du paragraphe 11.1(2) du décret, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut décider qu'un passeport doit être annulé s'il a des motifs raisonnables de soupçonner que cela est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger. L'article 4 de la *Loi* énonce par ailleurs les règles qui s'appliquent aux appels d'une décision prise en vertu du décret d'annuler un passeport « au motif que l'annulation est nécessaire pour prévenir la commission d'une infraction de terrorisme, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger ».

Votre réponse confirme que les articles 4 et 6 de la *Loi* ne visent pas à établir des normes différentes de celles fixées dans le décret. Selon le Ministère, la mention, dans la *Loi*, de la révocation et de l'annulation d'un passeport ou encore du refus d'en délivrer un au motif que ce serait « nécessaire » pour empêcher la commission d'une infraction de terrorisme ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger « est simplement une façon d'expliquer le lien entre les articles 4 et 6 de la *Loi* avec l'article 10.1 et le paragraphe 11.1(2) du décret, où l'on retrouve l'ensemble des critères concernant les décisions, y compris les normes juridiques à appliquer ». Doit-on en conclure que les décisions de refuser, de révoquer ou d'annuler les passeports sont prises en fonction des critères énoncés dans le décret et non d'après les critères prévus par la *Loi*? Les tribunaux sont-ils par ailleurs censés contrôler ces décisions en fonction des critères énoncés dans le décret?

En tout état de cause, partant de là, il est évident que le libellé du décret et celui de la *Loi* devraient concorder. Si, comme l'affirme le Ministère, les motifs pour lesquels un passeport ne doit pas être délivré ou doit être révoqué ou annulé sont censés être ceux indiqués dans le décret, les articles 4 et 6 de la *Loi* devraient être modifiés pour reprendre ces mêmes motifs. Autrement dit, la mention qui est faite aux articles 4 et 6 de la *Loi* des décisions prises conformément au décret parce qu'elles sont « nécessaires » pour empêcher la commission d'une infraction de terrorisme ou pour la sécurité nationale du Canada ou d'un pays ou État étranger devrait se rapporter aux décisions prises lorsqu'il existe « des motifs raisonnables de croire que cela est nécessaire » dans le cas de l'article 4, et lorsqu'il y a « des motifs raisonnables de soupçonner que cela est nécessaire » dans le cas de l'article 6. En tout cas, le libellé du décret ou celui de la *Loi* est erroné.



- 3 -

2. Les circonstances menant à la révocation ou à l'annulation d'un passeport sont presque identiques, même si, comme le confirme le Ministère, la norme applicable à l'annulation (« motifs raisonnables de soupçonner ») est un peu moins stricte que celle prévue dans le cas de la révocation (« motifs raisonnables de croire ») tout en étant incluse dans cette dernière. Le Ministère explique ce qui suit :

On avait opté pour une norme de preuve moins exigeante (c.-à-d. la norme « des motifs raisonnables de soupçonner ») pour les dispositions d'annulation, car, dans certains cas, le but est de pouvoir intervenir plus rapidement lorsqu'on suspecte qu'une personne pourrait utiliser son passeport pour entreprendre un voyage imminent afin de commettre une infraction sexuelle contre un enfant ou une infraction de terrorisme ou encore pour des questions de sécurité nationale [...] Le critère applicable dans le cas de l'annulation d'un passeport est aussi moins exigeant, parce que l'annulation est une mesure provisoire prise dans le cadre d'une enquête approfondie permettant de déterminer s'il existe des motifs de révoquer finalement le passeport d'une personne.

Même si le Ministère considère que l'annulation d'un passeport est une mesure « provisoire », ou comme l'indique le « document d'information » publié par le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, « une mesure temporaire utilisée jusqu'à ce que l'enquête soit terminée », cela n'est dit nulle part dans le décret.

Par ailleurs, le décret ne renferme aucune disposition permettant de délivrer à nouveau un passeport annulé, ce à quoi on se serait attendu si l'annulation était une mesure temporaire prise dans l'attente de la conclusion d'une enquête. Il semble que le Ministère ait pour politique de délivrer au titulaire un nouveau passeport, portant la même date d'expiration que le passeport annulé, si une enquête révèle que les motifs sont insuffisants pour révoquer un passeport annulé, ou s'il est déterminé que l'annulation était injustifiée. Cela devrait être énoncé expressément dans le décret.

Quant à la raison pour laquelle, si l'annulation est censée être une mesure temporaire, on ne parle pas de « suspension », ce à quoi on s'attendrait normalement dans une loi fédérale, voici les explications que vous donnez dans votre réponse :

La « suspension » revêt une signification particulière dans le contexte des passeports sous le régime de la *Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales*. Selon cette loi, durant la période de suspension, le passeport demeure valide. Si le passeport a été restitué après que la demande en a été faite, une fois la période de suspension terminée, il





- 4 -

est remis à son titulaire. Cependant, si le passeport n'est pas remis au ministère de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté du Canada, il devrait être annulé. Ce n'est que lorsqu'un passeport a été annulé qu'il ne peut plus être utilisé pour voyager. Par conséquent, le concept de suspension, tel qu'il est appliqué actuellement pour les passeports, ne serait pas compatible avec l'objectif d'empêcher les déplacements de personnes voulant se livrer à des activités terroristes à l'étranger ou à d'autres activités représentant une menace pour la sécurité nationale.

Il semble que le Ministère considère la « suspension » d'un passeport comme le retrait physique d'un passeport, et l'« annulation » comme la révocation temporaire d'un passeport et le refus temporaire de fournir des services de passeport en attendant les conclusions d'une enquête. En revanche, le Ministère parle de l'« annulation » d'un passeport suspendu non remis. Dans ces conditions, est-ce que l'« annulation » sera maintenue jusqu'à la fin de l'enquête? Et si l'enquête révèle qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour révoquer un passeport annulé, ou s'il est conclu que l'annulation était injustifiée, est-ce qu'un nouveau passeport portant la même date d'expiration que celui qui a été annulé sera délivré à son titulaire sans frais supplémentaires? Si ce n'est pas le cas, il existe donc deux types d'annulations ayant deux conséquences différentes, une annulation faite conformément aux dispositions du décret et une autre en vertu de laquelle le passeport n'est pas restitué, conformément à la *Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales*. Pourquoi ne pourrait-il pas y avoir aussi deux types de « suspensions » : l'une prévue par le décret et l'autre, par la *Loi*?

### 3. Article 10.3 et paragraphe 11.3(1)

Le paragraphe 11.3(1) prévoit que la personne qui voit le passeport qui lui a été délivré annulé en vertu de l'article 11.1 peut, dans les trente jours suivant la date à laquelle elle a pris connaissance de l'annulation, demander par écrit au ministre compétent de reconsidérer l'annulation. Quant à l'article 10.3, il prévoit par ailleurs qu'un passeport annulé peut être révoqué. Il semble que le ministre peut décider de révoquer un passeport moins de 30 jours après son annulation. Il a été demandé au Ministère si c'était bien l'objet de ces dispositions. Dans votre réponse, vous avez simplement dit que l'article 10.3 précisait qu'un passeport annulé peut être révoqué.

De plus, lorsqu'un passeport est annulé sans préavis, comme le permet le paragraphe 11.1(3) du décret, il semble que le titulaire du passeport saura que celui-ci a été annulé quand il essaiera de s'en servir. S'il s'avère que le passeport a été annulé sans motifs appropriés, son titulaire subira probablement des conséquences, et notamment des conséquences financières importantes, qui auraient pu être évitées s'il avait reçu un préavis, lui donnant ainsi la possibilité de



- 5 -

demander au ministre de reconsidérer l'annulation de son passeport avant d'essayer d'utiliser son passeport pour voyager. On a demandé au Ministère pourquoi le préavis d'annulation ne devait pas être donné dans tous les cas.

Le Ministère a d'abord répondu que le pouvoir d'annuler un passeport « peut être exercé sans préavis seulement dans les cas où le fait d'aviser le titulaire du passeport n'aurait pas l'effet escompté, comme lorsque l'individu en question présente une menace élevée ou que le risque qu'il prenne la fuite est important, et qu'il est nécessaire de l'empêcher de commettre certaines infractions au *Code criminel*, à savoir l'article 2 dans le cas des infractions de terrorisme et le paragraphe 7(4.1) dans le cas d'infractions sexuelles contre des enfants », et que dans ces cas, la personne visée sera avertie aussitôt que possible après l'annulation de son passeport. Là encore, rien de tout cela n'est énoncé dans le décret.

Le décret ne dit pas non plus s'il faut donner un préavis en cas de révocation d'un passeport. Le Ministère explique qu'en principe, les personnes faisant l'objet d'une enquête reçoivent une notification par écrit contenant l'information recueillie au cours de l'enquête et sont invitées à fournir tout renseignement utile :

Au cours du processus administratif, une lettre concernant le refus ou la révocation possible et un résumé non classifié des informations utiles à la prise d'une décision est rédigée et est transmise à la personne concernée, qui dispose d'un délai raisonnable pour fournir des renseignements supplémentaires avant qu'une décision ne soit prise.

Le Ministère indique que l'obligation de respecter les principes de l'équité administrative est suffisante, et que le processus administratif est expliqué en ligne.

Le Comité mixte a toujours pensé que, peu importe les droits procéduraux prévus en common law, il est préférable d'énoncer ces droits expressément, afin d'éviter qu'une personne ne doive recourir à des procédures judiciaires longues et coûteuses pour connaître la nature exacte de ses droits. Ce faisant, on favorise la cohérence, la prévisibilité et la perception d'équité.

#### 4. Paragraphe 11.4(2)

Cette disposition prévoit que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration « appuie le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans l'exercice des attributions que lui confère le présent décret ». On a demandé au Ministère de préciser ce que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration devait concrètement faire pour donner l'« appui » attendu de lui. En d'autres termes, quel est l'effet juridique voulu de cette disposition?

- 6 -



Dans sa réponse initiale, le Ministère a expliqué que le paragraphe 11.4(2) oblige tout simplement le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté à fournir un « soutien administratif » au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans l'exercice des responsabilités que lui confère le décret :

Par exemple, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada est responsable de la délivrance des passeports et possède les infrastructures et les ressources lui permettant d'annuler, de refuser et de révoquer des passeports, étant donné que Sécurité publique Canada n'a pas accès à la base de données sur les passeports d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada. Ce ministère agit en qualité d'observateur au sein du Groupe consultatif sur les passeports, lequel fait des recommandations au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile au sujet des passeports qui devraient être annulés, refusés ou révoqués afin d'empêcher un individu de commettre une infraction de terrorisme au sens du *Code criminel* ou pour des raisons de sécurité nationale. Aussi, le Groupe consultatif peut recommander qu'un passeport soit de nouveau délivré à son titulaire. Par ailleurs, le Ministère peut fournir d'autres formes d'aide, comme mener des enquêtes parallèles avec Sécurité publique Canada pour des raisons liées à l'intégrité du programme, communiquer avec les personnes concernées et offrir du soutien administratif.

Est-il vraiment nécessaire de traiter de ces questions dans la loi en obligeant légalement un ministre à fournir un appui administratif à un autre ministre? Ce sont des questions qui se règlent habituellement dans le cadre d'ententes administratives, comme des protocoles d'entente. Pourquoi a-t-on considéré que ce n'était pas une approche suffisante dans ce cas?

Dans l'attente de votre réponse, je vous remercie de l'attention que vous portez à ces questions. Les membres du Comité m'ont également prié de vous signaler que, pour faciliter la répartition de leur travail, ils aimeraient recevoir une réponse dans les 30 jours, si possible. Après avoir reçu votre réponse, le Comité déterminera s'il serait utile d'inviter les fonctionnaires compétents pour faciliter le règlement de ces questions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes plus sincères salutations.

Peter Bernhardt  
Conseiller juridique principal

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 29 juin 2016

Monsieur Peter Bernhardt  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A4

Monsieur,

Objet : TR/2015-33, Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens

Je vous remercie pour votre lettre du 24 mai 2016 concernant le *Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens*. Nous avons entrepris des consultations auprès de Sécurité publique Canada et du ministère de la Justice sur les points que vous soulevez dans votre lettre. Nous espérons être en mesure de fournir au Comité une réponse détaillée d'ici le 31 août 2016.

Je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Fraser Valentine  
Directeur général  
Direction générale des politiques  
stratégiques et de la planification



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Lettre recue le 7 octobre 2016

Monsieur Peter Bernhardt  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s le Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Objet : TR/2015-33, Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens

Je vous remercie pour votre lettre du 24 mai 2016 concernant le *Décret modifiant le Décret sur les passeports canadiens*. C'est avec plaisir que je réponds à mon tour à vos questions.

**1. Dans votre lettre, vous mentionnez les différences qui existent entre la *Loi sur la prévention des voyages de terroristes (la Loi)* et le *Décret sur les passeports canadiens* (le décret) en ce qui a trait aux normes applicables aux décisions portant sur la délivrance, la révocation ou l'annulation des passeports (article 10.1 et paragraphe 11.1(2) du décret et articles 4 et 6 de la *Loi*).**

Le décret est le moyen par lequel le ministre de la Sécurité publique peut décider si un passeport peut être annulé, refusé ou révoqué, alors que la *Loi* mentionne seulement les règles applicables aux appels et aux demandes de contrôle judiciaire des décisions en question. Les dispositions de la *Loi* ne créent pas de critères différents de ceux prévus par le décret; elles ne font que renvoyer aux critères prévus par le décret. Par conséquent, le décret est le texte où l'on retrouve l'ensemble des critères concernant les décisions relatives aux passeports, y compris les normes juridiques à appliquer.

Pour plus de clarté, Sécurité publique Canada peut, à une date ultérieure, envisager la possibilité de modifier le libellé de la *Loi*.

**2a. Vous signaliez les différences qui existent en ce qui concerne les circonstances menant à la révocation ou à l'annulation d'un passeport et, en réponse à notre réponse précédente, vous soulignez que, bien que l'annulation soit considérée comme une mesure temporaire, le décret ne le précise pas.**



- 2 -

Qualifier explicitement l'annulation d'un passeport de mesure « provisoire » ou « temporaire » dans le décret pourrait laisser entendre qu'il s'agit d'une mesure de courte durée ou pourrait créer des obligations quant au délai exigé pour mener à terme une enquête approfondie. Or, ce type d'enquête peut nécessiter plusieurs mois. Qualifier l'annulation de mesure « provisoire » ou « temporaire » peut également être interprété comme permettant la réactivation d'un passeport qui a été annulé. Une fois annulé, un passeport est invalidé de façon permanente et, par conséquent, ne peut être réactivé ou délivré de nouveau. Si, à l'issue d'une enquête ou d'un appel, l'annulation est réputée injustifiée, un nouveau passeport (portant la même date d'expiration que celui qui a été annulé) peut être délivré sans frais au titulaire.

**2b. Vous vous êtes également dit préoccupé par le fait que le décret ne renferme aucune disposition permettant de délivrer de nouveau un passeport qui a été annulé, ce à quoi l'on devrait s'attendre si l'annulation n'était qu'une mesure temporaire en attendant l'issue d'une enquête.**

Bien que l'annulation soit considérée comme une mesure temporaire, un nouveau passeport (comportant la même date d'expiration que le passeport qui a été annulé) n'est pas délivré automatiquement au titulaire à l'issue de l'enquête. Un nouveau passeport ne sera délivré que si, à la suite d'un réexamen effectué en vertu de l'article 11.3 du décret ou d'un appel interjeté en vertu du paragraphe 4(3) de la *Loi sur la prévention des voyages de terroristes*, il a été jugé qu'au moment de la décision portant annulation, il n'y avait pas suffisamment de faits pour appuyer la décision selon le critère des « motifs raisonnables de soupçonner » énoncé au décret.

On n'a pas inséré de disposition permettant de délivrer un nouveau passeport dans l'article du décret portant sur l'annulation des passeports, parce que l'on trouve déjà des renseignements détaillés sur le site Internet d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada au sujet de la procédure à suivre pour demander de reconsidérer l'annulation d'un passeport. Toutefois, pour mieux informer le public, nous indiquerons plus clairement ces renseignements sur notre site Internet. Nous y inclurons des renseignements qui expliqueront plus précisément dans quel cas un passeport comportant la même date d'expiration peut être délivré au titulaire sans frais supplémentaires.

**2c. Vous avez également réclamé des éclaircissements au sujet de l'emploi, par le Ministère, du terme « annulation » plutôt que du terme « suspension ». Vous avez posé la question de savoir si l'annulation d'un passeport est temporaire dans les cas relevant de la *Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales* comme dans celui des infractions de terrorisme, des questions de sécurité nationale, ou des infractions sexuelles contre un enfant. Si ce n'est pas le cas, le Comité estime qu'il y a**



- 3 -

**alors deux types d'« annulations » et qu'il y a par conséquent également aussi deux types de « suspension ».**

Le terme « suspension » a été adopté par le Programme de passeport par souci d'uniformité avec la *Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales* et pour éviter toute confusion. Un passeport est suspendu si son titulaire fait défaut de respecter une ordonnance ou une décision alimentaire pour enfants prononcées en vertu de la *Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales*, c'est-à-dire par exemple lorsque le passeport n'a pas encore été invalidé, mais que les autorités chargées d'appliquer le Programme du passeport lui ont demandé de le leur remettre. Dans ces conditions, le passeport n'est annulé que s'il est remis.

Dans le contexte des modifications apportées au décret en juin 2015, l'annulation peut être immédiate; elle vise alors à empêcher la perpétration d'un acte de terrorisme ou d'une infraction sexuelle contre un enfant à l'étranger.

Dans tous les cas, indépendamment du contexte et peu importe que le titulaire ait restitué son passeport ou non, l'annulation est considérée comme une mesure temporaire et elle a le même effet qu'une invalidation. Il n'y a donc pas deux types d'annulations.

**3a. Vous aviez des questions qui n'avaient pas encore reçu de réponse au sujet de l'article 10.3 du décret et de l'intention éventuelle du Ministère de conférer au ministre le pouvoir de révoquer un passeport dans un délai de moins de 30 jours après une décision portant annulation d'un passeport.**

L'article 10.3 vise principalement à préciser qu'un passeport qui a été annulé peut également être révoqué et qu'il peut par ailleurs faire l'objet d'une période de refus de services de passeport en vertu de l'article 10.2 (qui ne s'applique qu'aux décisions portant refus ou révocation de passeports). Sans ces dispositions, on ne saurait pas avec certitude que, même si un passeport qui a été annulé est déjà invalide, il peut également faire l'objet d'une révocation et que son titulaire peut faire l'objet d'une période de refus de services de passeport.

L'article 10.3 accorde effectivement au ministre une marge de manœuvre lui permettant de révoquer un passeport moins de 30 jours après l'avoir annulé à condition que le critère applicable ait été respecté. À moins qu'il n'existe des raisons convaincantes d'intervenir sans délai pour empêcher le titulaire du passeport de voyager (p. ex., il y a un risque que le titulaire du passeport prenne la fuite), les autorités chargées d'appliquer le Programme de passeport entameront habituellement le processus de révocation sans avoir d'abord annulé le passeport si elles disposent de suffisamment de faits pour appuyer une décision de révocation.



- 4 -

Le processus de révocation peut également s'avérer plus avantageux pour le titulaire même s'il a été entamé peu de temps après l'annulation. À la différence d'une décision d'annulation, qui peut être prise sans la participation du titulaire, le processus de décision se soldant par une révocation offre au titulaire la possibilité de réagir aux renseignements versés au dossier avant qu'une décision ne soit prise.

**3b. En ce qui concerne le paragraphe 11.1(3) et votre explication suivant laquelle le pouvoir d'annuler un passeport sans préavis ne serait exercé que lorsque le fait d'aviser le titulaire irait à l'encontre de l'objectif de l'annulation (p. ex., lorsque l'individu en question présente une menace élevée ou qu'il y a un risque qu'il prenne la fuite), vous soulignez que ces éventualités ne sont pas évoquées dans le décret.**

Comme nous l'avons déjà expliqué, un préavis d'annulation n'est pas toujours donné au titulaire, car certaines situations exigent une intervention immédiate; en pareil cas, aviser le titulaire irait à l'encontre de l'intention de l'annulation elle-même. Si l'on modifiait le paragraphe 11.1(3) pour y prévoir des situations spécifiques dans lesquelles un préavis n'est pas exigé, on risquerait d'exclure d'autres circonstances qui ne sont pas présentement envisagées, mais qui pourraient également commander une intervention rapide.

De plus, en donnant un préavis d'annulation, le Ministère se conforme aux principes d'équité procédurale (l'avis informe également l'intéressé de ses recours et de la possibilité de demander au ministre de reconsidérer l'annulation). Si le décret était modifié pour préciser dans quel cas le préavis devrait être donné, on codifierait certains principes d'équité procédurale. Toutefois, la Cour suprême a reconnu dans plusieurs arrêts, notamment dans l'arrêt *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)* que « la notion d'équité procédurale est éminemment variable et son contenu est titulaire du contexte particulier de chaque cas ».

**3c. Vous soulignez également que le décret ne dit pas non plus s'il faut donner un préavis en cas de révocation d'un passeport et vous affirmez qu'il est préférable d'énumérer les droits procéduraux expressément.**

En tant que décret pris en vertu de la prérogative royale, le *Décret sur les passeports canadiens* n'a pas besoin de comporter des dispositions aussi normatives que les règlements. Les autorités chargées d'appliquer le Programme de passeport doivent toujours se conformer aux principes d'équité procédurale, peu importe que ces principes soient énoncés dans leur mandat. La Cour suprême a précisé que l'obligation d'équité dépend d'une liste de facteurs non exhaustifs. Par conséquent, si l'on ne devait énoncer dans le décret que des droits procéduraux spécifiques, on créerait probablement de la confusion quant à la question de savoir si des droits procéduraux non précisés s'appliquent également.





- 5 -

Cela étant, nous sommes d'accord pour dire qu'il est nécessaire d'énoncer expressément les droits des individus pour éviter à ceux-ci de devoir recourir à des procédures judiciaires longues et coûteuses pour connaître la nature exacte de leurs droits. Nous nous engageons par conséquent à indiquer de façon plus claire sur notre site Web des renseignements quant au processus de décision administratif suivi pour l'annulation, le refus ou la révocation des passeports. Cet engagement suppose que le Ministère doit exprimer plus clairement son obligation de respecter les principes d'équité procédurale et d'expliquer clairement le processus administratif.

Nous expliquerons également plus explicitement les divers moyens auxquels le ministre peut recourir pour aviser les clients de l'annulation de leur passeport, leur demander de lui retourner leur passeport et comment sont lancées les enquêtes pouvant conduire au refus ou à la révocation d'un passeport (p. ex., par la poste, par service de messagerie ou par moyens électroniques).

**4. En ce qui concerne le paragraphe 11.4(2) du décret, vous vous demandez s'il est nécessaire d'obliger légalement un ministre à fournir un appui administratif à un autre ministre, étant donné que ces questions se règlent habituellement dans le cadre d'ententes administratives, comme des protocoles d'entente.**

Sans le paragraphe 11.4(2), le rôle du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté dans les décisions prises par le ministre de la Sécurité publique consisterait uniquement à donner effet (c.-à-d. à mettre en œuvre) les décisions en question.

Un rôle aussi limité aurait empêché de consulter les autorités chargées d'appliquer le Programme de passeport ou de réaliser d'autres activités liées aux attributions conférées au ministre de la Sécurité publique par le décret. L'appui fourni par le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté n'est pas uniquement d'ordre administratif. Même si elles ne rendent pas de décisions sur les passeports concernant les infractions liées au terrorisme ou les questions se rapportant à la sécurité nationale, les autorités chargées d'appliquer le Programme de passeport participent au processus conduisant à ces décisions et à leur suivi.

J'espère que toutes ces réponses à vos questions vous seront utiles. Je vous remercie à nouveau de m'avoir fait part de vos suggestions et de vos préoccupations.



- 6 -

Je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Fraser Valentine  
Directeur général  
Direction générale des politiques stratégiques  
et de la planification

c.c. : John Davies  
Directeur général des Politiques de la sécurité nationale  
Sécurité publique Canada

## Appendix C

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BATTERS, Q.C.  
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.  
GARRY BREITKREUZ, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

c/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, c.r.  
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ  
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ



May 15, 2015

Mr. Todd Hunter  
Director, Portfolio Office  
and Parliamentary Affairs  
Department of Industry  
C.D. Howe Building  
235 Queen Street, 11<sup>th</sup> Floor  
OTTAWA, Ontario K1A 0H5

Dear Mr. Hunter:

Our Files: SOR/99-256, Canada Cooperatives Regulations  
SOR/2001-512, Canada Business Corporations Regulations, 2001

Your letter received February 24, 2015 was considered by the Joint Committee at its meeting of May 14, 2015. At that time, it was the wish of members that I seek your confirmation that it remains the intent to address the concern raised by the Committee in connection with sections 54(2), 55 and 56 of the *Canada Business Corporations Regulations, 2001* and sections 24(2), 25 and 26 of the *Canada Cooperatives Regulations* by amendments to both the *Canada Business Corporations Act* and the *Canada Cooperatives Act*.

I thank you for your further attention to this matter, and look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt  
General Counsel

/mn



Gouvernement du Canada  
Government of Canada



MAY 11 2016

RECEIVED/REÇU  
MAY 15 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Mr. Peter Bernhardt  
General Counsel  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, ON K1A 0A4

SOR/99-256  
SOR/2001-512.

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your letters of May 15, 2015 and September 28, 2015, regarding amendments in connection with sections 54(3), 55 and 56 of the *Canada Business Corporations Regulations* and with sections 24(2), 25 and 26 of the *Canada Cooperatives Regulations*.

I would like to confirm that, following the arrival of Minister Bains last fall, Innovation, Science and Economic Development Canada ("ISED") continues to consider initiatives to modernize these regulations made under the *Canada Business Corporations Act* and *Canada Cooperatives Act*. ISED remains aware of the inconsistencies identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and continues to provide advice accordingly to policymakers when these statutes are under consideration.

Please accept my best wishes.

Sincerely,

Mark Schaan  
Director General, Marketplace Framework Policy Branch  
Innovation, Science and Economic Development Canada

Canada

## Annexe C

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 15 mai 2015

Monsieur Todd Hunter  
Directeur, Bureau du portefeuille  
et Affaires réglementaires  
Ministère de l'Industrie  
Édifice C.D. Howe  
235, rue Queen, 11<sup>e</sup> étage  
OTTAWA (Ontario) K1A 0H5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/99-256, Règlement sur les coopératives de régime fédéral  
DORS/2001-512, Règlement sur les sociétés par actions de régime  
fédéral (2001)

---

Le Comité mixte a examiné votre lettre du 24 février 2015 à sa réunion du 14 mai 2015. Le Comité m'a alors demandé de confirmer avec vous que vous comptez toujours régler la préoccupation soulevée par le Comité au sujet du paragraphe 54(2) et des articles 55 et 56 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)* et du paragraphe 24(2) et des articles 25 et 26 du *Règlement sur les coopératives de régime fédéral* en apportant des modifications à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et la *Loi canadienne sur les coopératives*.

Je vous remercie de votre attention dans cette affaire, et dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Peter Bernhardt  
Conseiller juridique principal

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 11 mai 2016

Monsieur Peter Bernhardt  
Conseiller juridique  
Comité mixte d'examen de la réglementation  
Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A4

Monsieur,

J'ai bien reçu vos lettres du 15 mai 2015 et du 28 septembre 2015 concernant les modifications au paragraphe 54(3) et aux articles 55 et 56 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral* et au paragraphe 24(2) et aux articles 25 et 26 du *Règlement sur les coopératives de régime fédéral*.

Je tiens à vous confirmer qu'à la suite de l'arrivée du ministre Bains l'automne dernier, Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) continue d'étudier des initiatives visant à moderniser ces règlements pris en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et la *Loi canadienne sur les coopératives*. ISDE demeure conscient des incohérences signalées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et continue de conseiller en conséquence les décideurs quand ces lois font l'objet d'un examen.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Mark Schaan, directeur général  
Direction générale des politiques-cadres du marché  
Innovation, Sciences et Développement économique Canada

## Appendix D

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

600 THE PARLIAMENTS BUILDING  
OTTAWA, ONTARIO  
K1A 0A6

JOINT CHAIRS

SENATOR DENISE BAPTISTE, Q.C.  
LEON CHARLTON, M.P.

VICE CHAIRS

ALYCE BELANGIER, M.P.  
GARRY BROTHWELL, M.P.



PARLIAMENT / PARLEMENT  
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

600 THE PARLIAMENTS BUILDING  
OTTAWA, ONTARIO  
K1A 0A6

CO-PRÉSIDENTS

SENATEUR DENISE BAPTISTE, Q.C.  
LEON CHARLTON, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ALYCE BELANGIER, DÉPUTÉ  
GARRY BROTHWELL, DÉPUTÉ



June 15, 2015

Mr. Todd Hunter  
Director, Portfolio Office  
and Parliamentary Affairs  
Department of Industry  
C.D. Howe Building  
235 Queen Street, 11<sup>th</sup> Floor  
OTTAWA, Ontario K1A 0H5

Dear Mr. Hunter:

Our File: SOR/2006-75, Regulations Amending the Canada Business Corporations  
Regulations, 2001

The above-mentioned Regulations were again before the Joint Committee at its meeting of June 11, 2015.

At that time, members noted the advice in your letter received February 24, 2015 that the review of submissions received during public consultations on amendments to the *Canada Business Corporations Act* that concluded in May 2014 continues in order to determine appropriate policy responses. It was the wish of the Committee that I seek your further advice as to when it is expected that this review will be completed.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

Peter Bernhardt  
General Counsel

/mh



Gouvernement du Canada  
Government of Canada



MAY 11 2016

RECEIVED/REQU  
MAY 13 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Mr. Peter Bernhardt  
General Counsel  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, ON K1A 0A4

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your letters of May 15, regarding amendments to the *Canada Business Corporations Act and Regulations*.

I would like to confirm that, following the arrival of Minister Bains last fall, Innovation, Science and Economic Development Canada ("ISED") continues to consider initiatives to modernize these regulations made under the *Canada Business Corporations Act* and *Canada Cooperatives Act*. ISED remains aware of the inconsistencies identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and continues to provide advice accordingly to policymakers when these statutes are under consideration.

Please accept my best wishes.

Sincerely,

Mark Schaan  
Director General, Marketplace Framework Policy Branch  
Innovation, Science and Economic Development Canada

Canada



## Annexe D

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 15 juin 2015

Monsieur Todd Hunter  
Directeur, Bureau du portefeuille et Affaires parlementaires  
Ministère de l'Industrie  
Édifice C.D. Howe  
235, rue Queen, 11<sup>e</sup> étage  
OTTAWA (Ontario) K1A 0H5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2006-75, Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)

---

Le Comité mixte a encore une fois étudié le Règlement susmentionné à sa réunion du 11 juin 2015.

À cette occasion, les membres ont pris note de l'observation que vous faites dans votre lettre reçue le 24 février 2015, selon laquelle l'examen des mémoires reçus pendant les consultations publiques sur les amendements à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* ayant pris fin en mai 2014 se poursuit afin de déterminer les mesures qu'il incombe de prendre. Les membres du Comité m'ont demandé de m'enquérir du moment où cet examen serait fini.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Peter Bernhardt  
Conseiller juridique principal

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 11 mai 2016

Monsieur Peter Bernhardt  
Conseiller juridique principal  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie pour vos lettres du 15 mai relatives aux modifications de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et de son Règlement.

J'aimerais vous confirmer que, après l'arrivée du ministre Bains l'automne dernier, Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) continue d'envisager des initiatives pour moderniser les règlements pris en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et de la *Loi canadienne sur les coopératives*. ISDE est au courant des incohérences notées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et continue à conseiller en conséquence les décideurs qui examinent ces lois et règlements.

Veuillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Mark Schaan, directeur général  
Direction générale des politiques-cadres du marché  
Innovation, Sciences et Développement économique Canada

## Appendix E

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

s/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
FAX: 943-2109



PARLIAMENT | PARLEMENT  
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

s/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109



October 2, 2015

Mr. Simon Dubé  
A/Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8<sup>th</sup> Floor  
Department of Transport  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Mr. Dubé:

Our File: SOR/2005-313, Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee, and would appreciate your advice with respect to the following points.

1. There appear to be discrepancies throughout the Regulations in how the various concepts of "operating" a commercial vehicle are described. It seems that there are two distinct meanings, although only one term is used in the English version ("operate") and three different terms are used in the French version ("utiliser," "exploiter," and "conduire"). Where the broader sense of "operating" a commercial vehicle is intended (for example, a vehicle "operated" by a motor carrier), the French version of the Regulations should use either "utiliser" or "exploiter" consistently (compare, for example, paragraph (a) of the definition of "commercial vehicle" in section 1 with paragraph 64(1)(d)). Where the narrower sense of "operating" a commercial vehicle is intended, however, the English version would be clearer and more consistent with the French version if "drive" were used instead of "operate" (see, for example, paragraph (a) of the definition of "driver" in section 1 and paragraph 64(1)(b)).



2. Formulations such as “would jeopardize or be likely to jeopardize” and “are not or are unlikely to be jeopardized” are used throughout the Regulations. These seem unnecessarily wordy, since a hazard that meets the higher standard of jeopardizing health or safety would already have met the lower standard of being likely to jeopardize health or safety. Similarly, if health and safety are definitely not jeopardized, it is also true that they are unlikely to be jeopardized. It would therefore be sufficient to refer to the lower standard alone in each instance.

3. Section 1, definition of “adverse driving conditions.” French version

The English version of this definition clearly includes only those adverse weather or road conditions that were not known or could not reasonably have been known to the driver or the motor carrier dispatching the driver immediately before the driver began driving. The French version instead refers to a motor carrier who dispatches the driver immediately, before the driver begins driving (“le transporteur routier qui a autorisé le conducteur à partir immédiatement, avant que celui-ci n’ait commencé à conduire”). It may be sufficient to move the comma in the French version from after “immédiatement” to before it in order to clarify that it relates to the time at which adverse road and weather conditions are unknown, rather than to the time at which the departure occurs after authorization from the motor carrier.

4. Section 1, definition of “daily log”

According to this definition, “daily log” means “a record in the form set out in Schedule 2 containing the information required by section 82.” There is no space in the form set out in Schedule 2 for much of the information required by section 82, however, notably the names of the co-drivers, the commercial vehicle licence plates or unit numbers, the odometer readings, and the names and addresses of the home terminal and the principal place of business. Further, the heading to Schedule 2 suggests that it relates only to that portion of the daily log that involves the “duty status” information required by subsection 82(2). As a result, the definition appears to be incorrect, in that more information is “required by section 82” than is provided for in “the form set out in Schedule 2.”

5. Section 1, definition of “director.” French version

The English version of the definition refers to “a” federal director or “a” provincial director, since it seems there may be more than one of each. The French version of the definition, however, refers to “the” (“le”) federal director or “a” (“un”) provincial director. It would appear that the indefinite article should be used in both instances in the French version, if only in the interest of consistency.

6. Section 1, definition of “electronic recording device”

“Electronic recording device” is defined as meaning “an electric, electronic or telematic device that is installed in a commercial vehicle and is capable of accurately



recording, in accordance with section 83, each period of duty status, in whole or in part.” What is the intended legal effect of the words “in whole or in part”? Section 83 requires the information contained in the electronic recording device to be “the same as the information that would have been provided if it had been submitted as a daily log in paper format.” Further, the device must be capable of displaying “the sequential changes in duty status and the time at which each change occurred,” and must also record “the time spent in each duty status of the driver.” How does the notion of partial recording reconcile with the requirement to accurately record in accordance with section 83?

7. Section 1, definition of “oil well service vehicle”

There appears to be a discrepancy between the English and French versions of this definition. The French version of paragraph (b) of the definition refers only to oil or gas well facilities (“installations des puits de pétrole ou de gaz naturel”), while the English version refers to “oil or natural gas facilities,” which presumably is broader than only those facilities at which there is a well.

8. Section 1, definition of “on-duty time”

There are discrepancies between the French and English versions of paragraphs (e) and (f) of this definition. First, in both paragraphs, the English version includes time spent “waiting for” a vehicle to be, amongst other things, serviced or inspected. The French version, however, only includes waiting while this occurs (“l’attente pendant qu’un véhicule utilitaire fait l’objet d’un entretien...”). Any delay before the inspection or servicing begins would seem to be captured by the English version but not the French version. In addition, the French version of paragraph (f) refers to waiting while inspections of a commercial vehicle or its load occur at a customs office or weigh station (“à un bureau de douane ou à un poste de pesée”). The English version is silent in this regard, and so presumably includes waiting for inspections anywhere.

9. Section 1, definition of “supporting document”

According to this definition, “supporting document” means “a document or information recorded or stored by any means required by a director or inspector to assess compliance with these Regulations.” Although this definition seems quite broad, other provisions suggest that it is narrower than it appears. For example, the definition of “principal place of business” refers to “daily logs, supporting documents and other relevant records required by these Regulations” (emphasis added), so it appears that daily logs are not supporting documents, and further that there are other relevant records required by the Regulations that are not supporting documents. Are you able to provide examples of other relevant records required by the Regulations that would not meet the definition of “supporting document”? Similarly, subsection 64(2) indicates that, upon request, “the motor carrier shall make available to the director the daily logs, supporting documents or records of on-duty times.” Why are



daily logs and records of on-duty times not supporting documents as that term is defined? Further, under section 84 of the Regulations, a driver is required to possess “any supporting documents or other relevant records that the driver received in the course of the current trip,” but the obligations to keep and not falsify records under sections 85 and 86 apply only to “daily logs and supporting documents.” Why do those obligations not also apply to “other relevant records,” if there are such records that are not also supporting documents? It seems that the Regulations as a whole reflect a narrower understanding of the term “supporting document” than its definition would suggest.

In addition, since “supporting document” is defined as meaning “a document or information recorded or stored by any means required by a director or inspector to assess compliance with these Regulations,” a document or information will generally only become a supporting document when the director or inspector determines it is, by requiring it to assess compliance. Paragraph 17(c) indicates that, in relation to ferries, “the receipt for the crossing and rest accommodation fees” is a supporting document, but otherwise it appears to be up to the director or inspector to determine, after the fact, what documents or information the driver ought to have recorded or stored. How are drivers to know in advance which documents a director or inspector will require by way of supporting documents?

10. Paragraph 2(1)(a)

Under this provision, the Regulations do not apply to two or three-axle commercial vehicles being used to transport primary products of a farm, forest, sea or lake. Does this mean that such vehicles when used, for example, in transporting primary products of other locations such as rivers or aquaculture facilities are subject to the Regulations?

11. Subparagraph 2(1)(e)(iv), English version

This subparagraph indicates that the Regulations do not apply to commercial vehicles driven for personal use if, among other requirements, “the driver has recorded in the logbook the odometer reading at the beginning and end of the personal use.” This is the only occurrence in the Regulations of the term “logbook.” The French version uses the defined term “fiche journalière,” so it would seem that the English version should use the equivalent defined term “daily log.”

12. Subsection 2(2)

The English version of this subsection indicates that the expression “commercial vehicle when driven for personal use,” which appears in paragraph 2(1)(e), excludes use by the driver of the vehicle in the course of business as a motor carrier. The French version refers to the expression, “l'utilisation d'un véhicule utilitaire à des fins personnelles,” which does not appear elsewhere in the Regulations. It would seem that the French version should instead refer to the phrase actually used



in the opening portion of paragraph 2(1)(e): “les véhicules utilitaires lorsqu’ils sont utilisés à des fins personnelles.”

13. Paragraph 4(a)

This paragraph prohibits driving when “the driver’s faculties are impaired to the point where it is unsafe for the driver to drive.” Is this not already covered by the broader prohibition in paragraph (b), which prohibits driving when it “would jeopardize or be likely to jeopardize the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier”? Specifically, if the driver’s faculties are impaired to the point that it is unsafe for the driver to drive, then driving would jeopardize the safety of at least the driver and presumably also the public. What does paragraph (a) add beyond what paragraph (b) already provides?

14. Paragraph 4(b), French version

The English version of this paragraph refers to driving that “would jeopardize or be likely to jeopardize” safety or health. The equivalent in the French version of this paragraph is “compromettrait ou risquerait de compromettre.” Since the equivalent in other provisions, including sections 61 to 65, is “susceptibles [de compromettre]” rather than “risquerait de compromettre,” it would seem that this provision should be amended to also use the term “susceptible,” so that the standard is clearly equivalent in all instances.

15. Subsections 18(3) and 19(3)

These subsections state:

No motor carrier shall request, require or allow a driver to begin to drive again and no driver shall begin to drive again in accordance with the requirements of sections 13 and 14 without first taking at least 8 consecutive hours of off-duty time.

It already seems clear from sections 13 and 14 that 8 consecutive hours of off-duty time are required. What specifically do subsections 18(3) and 19(3) account for that is not already provided by sections 13 and 14?

The same question applies to subsections 41(3) and 42(3), in relation to the 8 consecutive hours of off-duty time required by section 39.

16. Paragraph 19(1)(b)

Subsection 19(1) begins as follows:

A team of drivers driving a commercial vehicle fitted with a sleeper berth may meet the mandatory off-duty time and daily off-duty time

- 6 -



requirements of sections 13 and 14 by accumulating off-duty time in no more than 2 periods if

- (a) neither period of off-duty time is shorter than 4 hours;
- (b) the total of the 2 periods of off-duty time is at least 8 hours; ...

If each period of off-duty time must be at least 4 hours, would the minimum total of the 2 periods of off-duty time not be at least 8 hours in any event? What purpose then does paragraph (b) serve?

The same question applies to paragraph 42(1)(b).

17. Section 38

Section 38 establishes a driving limit of 15 hours and an on-duty limit of 18 hours for driving north of latitude 60°N. Unlike section 12, which establishes driving and on-duty limits for driving south of latitude 60°N, section 38 is not expressed in terms of being a daily limit. What is the period for which this driving limit applies, since it is not a daily limit? Further, since subsection 39(1) already establishes the same driving and on-duty limits, in addition to setting the mandatory off-duty time, what independent legal purpose is section 38 intended to serve?

18. Section 40

Section 40 states: "A motor carrier shall ensure that a driver takes and the driver shall take at least 8 hours of off-duty time." As with section 38, section 40 should be amended to clarify the period in respect of which this requirement applies.

I note, in this connection, that the heading before section 40 states "Daily Off-duty Time" (emphasis added), and that subsequent provisions refer to the "daily" off-duty time requirement of section 40.

19. Paragraph 41(1)(a)

There is a discrepancy between the French and English versions of this paragraph. The English version requires that neither period of off-duty time is shorter than 2 hours, but the French version requires that neither period of off-duty time is shorter than 4 hours.

20. Subsection 42(1), French version

There is an "s" missing in the French version of this subsection: "aux exigences relatives." I refer you to subsection 41(1) in this regard.





21. Section 51

This section states:

Subject to section 53, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 1 to drive and no driver who is following cycle 1 shall drive after the driver has accumulated 80 hours of on-duty time during any period of 7 days.

Section 53 permits a driver to reset the cycle by taking a certain amount of off-duty time. The corresponding provisions with respect to driving south of latitude 60°N are sections 26 and 28. Section 26 states (emphasis added):

Subject to section 28, no motor carrier shall request, require or allow a driver who is following cycle 1 to drive and no driver who is following cycle 1 shall drive after the driver has accumulated 70 hours of on-duty time during any period of 7 days or, if the driver has reset the cycle in accordance with section 28, during the period of the cycle that was ended.

Why is it necessary to specifically reference cycle reset for driving south of latitude 60°N but not for driving north of latitude 60°N?

The same comments apply with respect to section 52, which establishes the on-duty time limits for driving north of latitude 60°N for a driver who is following cycle 2, as compared to section 27 for driving south of latitude 60°N for a driver who is following cycle 2.

22. Paragraph 54(1)(b), French version

The extra “pour” should be removed from this paragraph (“pour pour passer du cycle 2 au cycle 1”).

23. Subsection 61(2)

This subsection states:

Sections 12 to 54 and 76 to 99 do not apply in respect of special permits, but sections 64 to 68 apply with such modifications as the circumstances require.

Section 64 describes how a motor carrier applies for a permit. Section 65 relates to approval from directors, and section 66 describes what the director specifies in the permit. Section 67 indicates what a motor carrier to whom a permit is issued is required to do. Section 68 relates to a director amending, cancelling or suspending a permit or withdrawing approval for it. These sections would already seem to apply in



respect of all permits, including special permits. Why is it necessary to say that these sections apply to special permits as well? What are some of the “modifications” that could be required in order for those sections to be applied to special permits?

24. Subsection 63(2), French version

The term that is defined in section 1 is “véhicule de service de puits de pétrole.” Consequently, the underlined words should be added to the French version: “au permis visant les véhicules de service de puits de pétrole.”

25. Paragraph 64(1)(m)

This paragraph indicates that a motor carrier who is applying to a director for a permit must include in the application, in addition to the listed information, “any other information required by the director to evaluate whether the granting of a permit would or would be likely to jeopardize the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier.” How does the motor carrier know, while preparing the application, what other information the director might require? It would seem this provision should be separated from subsection (1), to indicate that the director may require an applicant to provide additional information after the application has already been made, where that information is required to evaluate whether the granting of a permit would or would be likely to jeopardize the safety or health of the public, the driver or the employees of the motor carrier.

26. Paragraph 64(1)(m) and 65(2)(b)

Why do these paragraphs refer to permits being granted (“l’octroi du permis”) when all other provisions refer instead to permits being issued (“délivré”)?

27. Paragraph 66(a)

This section states that a director who issues a permit shall specify in the permit “the reasons for issuing it.” What is meant by this? With respect to a special permit issued under subsection 61(1), for example, it would seem that the reasons for issuing it would be simply that a motor carrier applied for it and its issuance would be unlikely to jeopardize health and safety. In addition, what is the purpose served by specifying this in the permit?

28. Paragraph 66(c), subsection 67(2), and paragraph 68(1)(a)

The terminology used to refer to “terms and conditions” is inconsistent in both languages in these provisions. In English, it would seem that each should refer to “terms and conditions.” Currently, paragraph 68(1)(a) refers only to “any condition.” In French, it would seem that each should refer to “conditions” as the analogue of “terms and conditions.” Currently, subsection 67(2) refers to “dispositions.”



29. Paragraph 67(1)(a)

According to this paragraph, a motor carrier to whom a permit is issued shall “require that a copy of the permit is placed in each commercial vehicle in respect of which it applies.” I wonder if “require” is the appropriate verb under the circumstances. If a motor carrier instructs drivers to place a copy of the permit in each applicable commercial vehicle but the drivers do not comply, there would seem to be no contravention of the paragraph: the motor carrier would have met the regulatory obligation by simply establishing the requirement, and there is no corresponding regulatory obligation on the drivers that can be enforced. A verb such as “ensure” would increase the enforceability of this particular obligation.

30. Paragraph 67(1)(b)

This paragraph requires a motor carrier to whom a permit has been issued to provide the director with a list of the commercial vehicles in respect of which the permit applies and keep the director informed of any changes so that the director may accurately and quickly identify the vehicles. When after the permit has been issued must this list be provided?

In addition, why is this list provided only after the permit has already been issued? Is there a reason this more specific list of vehicles to which the permit would apply could not be required in the initial application, rather than the general list of all commercial vehicles the motor carrier operates as required by paragraph 64(1)(d)?

31. Paragraph 67(1)(c)

This paragraph indicates that a motor carrier to whom a permit has been issued must make the daily log and supporting documents available for inspection by the director, “immediately on request.” What is the intended effect of the word “immediately” in this provision? I note that this qualifier does not appear in subsection 64(2), which also requires the motor carrier to make daily logs and supporting documents available to the director upon request. What is the intended difference between the two formulations?

The question of the intended effect of the word “immediately” also arises in relation to paragraph 83(b) and subsections 98(1) and (3) and 99(1).

32. Subsection 67(2)

This subsection states:

Every driver who is driving under a permit shall drive and the motor carrier shall ensure that they drive in accordance with the terms and conditions of the permit.



This subsection would appear to be an attempt to make failure to comply with the terms and conditions of a permit punishable as an offence. Although subsection 18(1) of the Act creates the offence of failing to comply with any provision of a regulation made under the Act, the terms and conditions of a permit are established by the director through the exercise of an administrative power. As the Committee explained in *Report No. 78 – Disallowance* in 2006, clear and precise enabling authority is required for regulations the effect of which is to make non-compliance with an administrative document punishable as an offence. The authority to make regulations “respecting the safe operation of extra-provincial motor carrier undertakings,” as established by paragraph 16.1(1)(d) of the Act, may be sufficient to establish a regime involving permits and the amendment, suspension or cancellation of those permits for failure to comply with their terms and conditions, but it is insufficient to create an offence, either directly or indirectly.

33. Subsection 68(2)

This subsection states:

The director shall choose among amendment, cancellation and suspension of the permit

(a) if the director is a provincial director, in accordance with the laws of the province; and

(b) if the director is the federal director, in accordance with the laws of the province in which the vehicle is base-plated.

The Committee regularly expresses its concern with Regulations that grant the discretion to either cancel or suspend a permit or licence if those Regulations do not also provide guidance on how that discretion is to be exercised. Subsection 68(2) appears to be intended to address how a director is to choose among amending, cancelling and suspending a permit, by reference to provincial laws. Does each province have laws that detail the criteria a director is to apply in making this decision and that distinguish between the circumstances that will result in cancellation and those that will result in suspension of a permit or licence? It would be appreciated if you could provide specific references for these laws.

34. Subsection 68(3)

This subsection states:

When a director withdraws approval for a permit issued by another director, the director who issued the permit shall amend it to remove the authority for a commercial vehicle to be operated under the permit in the province in respect of which approval is withdrawn.



Section 66 does not require the director who issues a permit to specify in it the provinces for which authority to operate is granted. If the intent is to require the director to specify this information in the permit, as suggested by subsection 68(3), this should be clearly required by the Regulations.

35. Subsections 76(2) and (3)

The term that is defined in section 1 and used in the heading before section 76 and in subsection 76(4) is “mauvaises conditions de circulation” (“adverse driving conditions”). Subsections 76(2) and (3), however, use the phrase “mauvaises conditions de la circulation.”

36. Paragraph 76(2)(a)

With respect to driving south of latitude 60°N, subsection 76(2) permits an extension of driving time, but paragraph 76(2)(a) then refers to an extension of “the driving, on-duty and elapsed time.” In the equivalent provision with respect to driving north of latitude 60°N, subsection 76(3) permits an extension of driving time and paragraph 76(3)(a) refers to an extension of driving time. Why is there a discrepancy between these provisions when in both instances it is only driving time that may be extended, and not any other on-duty time independent of driving time?

The same question applies with respect to subsection 76(4), which again refers to a driver who extends their “driving, on-duty or elapsed time.”

37. Paragraph 76(2)(a), English version

This paragraph refers to the “elected” cycle. The French version of this paragraph refers to the cycle the driver is following (“le cycle qu’il suit”), which is the language used elsewhere in the Regulations, including sections 49, 51, 52, and 83. For consistency, the English version should also refer to the cycle the driver is following, rather than the “elected” cycle.

The same comment applies with respect to paragraph 81(2)(c).

38. Paragraph 76(2)(b), French version

The English version of this paragraph states: “the driver still takes the required 8 consecutive hours of off-duty time.” The French version states: “le conducteur a toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées.” The Regulations generally use the verb “prendre” rather than “avoir” in such instances. I refer you, for example, to paragraph 76(3)(b) in this regard.



39. Subsection 81(1), French version

The structure of the French version of this subsection does not appear to accomplish what is intended, by comparison to the English version of this subsection and to other provisions. The English version of subsection 81(1) states:

A motor carrier shall require every driver to fill out and every driver shall fill out a daily log each day that accounts for all of the driver's on-duty time and off-duty time for that day.

This creates two independent requirements, one on the motor carrier and one on the driver. The French version, however, states that the motor carrier must require every driver to fill out a daily log, and then drivers must comply with this requirement ("Le transporteur routier exige que tous les conducteurs remplissent chaque jour une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de service pour la journée, et ceux-ci sont tenus de se conformer à cette exigence"). As a result, in instances where the motor carrier fails to require the driver to fill out the daily log, there is no corresponding independent requirement that the driver fill out the daily log. It would seem that the French version should be amended to create two independent requirements, as was done in the French version of subsection 82(1), for example ("le transporteur routier exige que le conducteur consigne lisiblement, et le conducteur est tenu de consigner lisiblement, sur la fiche journalière...").

40. Paragraph 82(1)(b)

The underlined word should be added to the English version: "an oil well service vehicle permit." The underlined words should be added to the French version: "d'un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole."

41. Paragraph 82(1)(e)

This paragraph states that, at the beginning of each day, a driver shall enter in the daily log "the names and the addresses of the home terminal and the principal place of business of every motor carrier by whom the driver was employed or otherwise engaged during that day." Given that this will only be known at the end of the day, it would seem to belong in subsection 82(3), information recorded in the daily log at the end of each day, rather than subsection 82(1), information recorded in the daily log at the beginning of each day.

42. Paragraph 82(1)(f)

This paragraph requires certain information to be recorded in the "Remarks" section of the daily log "if the motor carrier or driver was not required to keep a daily log" in previous days. What provisions require the motor carrier to keep a daily log?

- 13 -



43. Subsection 82(2), French version

The “le” should be removed from the following passage: “ainsi que le l’endroit.”

44. Paragraph 83(b)

This paragraph indicates that a driver may use an electronic recording device for recording their duty status if, amongst other things:

when requested to do so by a director or an inspector, the driver can immediately provide the information for the previous 14 days by producing it on a digital display screen of the electronic recording device or in handwritten form or on a print-out or any other intelligible output, or any combination of these;

What is the intended legal effect of this paragraph? Paragraph 83(c) already seems to require the device to have a “display” capability, while paragraph (d) requires the ability to generate a handwritten record for “each day” on which the device was used. While paragraph (b) requires the device to have “any ... intelligible output,” satisfying paragraphs 83(c) and (d) would seem to satisfy that aspect of paragraph (b) as well. Further, section 98 requires the driver to provide information from the electronic recording device to the inspector upon request. Although section 98 relates only to requests from inspectors and not from directors, there do not appear to be instances when a director would ask a driver for this information, as opposed to asking a motor carrier for it (under section 64). What specifically does paragraph 83(b) add beyond what is already provided for elsewhere?

45. Paragraph 84(a), English version

The underlined word should be added to the English version: “oil well service vehicle permit.”

46. Paragraph 85(2)(b)

This paragraph requires a driver who is employed or otherwise engaged by more than one motor carrier to forward original supporting documents to the home terminal of the “applicable” motor carrier. Does this mean the motor carrier for which the driver is working at the time that the particular supporting documents are acquired? Is it possible to make this clearer in the Regulations, since it may not be apparent which motor carrier is “applicable”?

47. Subsection 87(2)

The English version of this subsection states:

- 14 -



A motor carrier that determines that there has been non-compliance with these Regulations shall take immediate remedial action and record the dates on which the non-compliance occurred, the date of issuance of a notice of non-compliance and the action taken.

This is the only occurrence in the Regulations of the term “notice of non-compliance.” Is a motor carrier required in all instances of non-compliance to issue such a notice? If so, what is the source of this requirement, what information does the notice contain, and where are these details set out? I note that the French version of subsection 87(2) refers to a “déclaration de la mise hors service,” which would seem to refer to an out-of-service declaration, although these can only be issued by an inspector or a director, not by a motor carrier.

48. Subsection 91(1)

According to this subsection, a director or an inspector “may” issue an out-of-service declaration in respect of a driver under various circumstances. The word “may” indicates that the director or inspector has the discretion to issue the out-of-service declaration or to choose not to. Why would the director or inspector choose not to issue the out-of-service declaration when one of the enumerated circumstances has occurred? What are the criteria on which this decision is based, and could they not also be set out in a general fashion in the Regulations?

49. Paragraph 91(1)(c)

This paragraph refers to the production of the driver’s “daily log book in accordance with section 98.” It would seem that this should instead refer to “daily logs,” since there is no reference to a “daily log book” in section 98.

50. Paragraph 91(3)(c)

This paragraph indicates that an out-of-service declaration applies “for the number of hours needed to correct the failure, if the driver fails to comply with the off-duty time requirements of any of sections 12 to 29 or 38 to 54.” It would seem that this paragraph should be amended to refer to sections 13 to 29 or 39 to 54 since paragraph (b) already sets out the timeframe for which an out-of-service declaration applies if a driver contravenes section 12 or 38 (10 consecutive hours). Further, there are no “off-duty time requirements” in sections 12 or 38.

In addition, should this paragraph also refer to a driver who fails to comply with the off-duty time requirements of a permit? That is one of the circumstances under which an out-of-service declaration may be issued under subsection 91(1), but there is currently no corresponding timeframe in subsection (3).



- 15 -



51. Subsection 97(2)

This subsection states:

An inspector may at any time stop and enter a commercial vehicle, except for its sleeper berth, for the purpose of inspecting the daily logs and supporting documents.

Is this intended to mean that an inspector may only enter a commercial vehicle after stopping it? In other words, is it correct that if a commercial vehicle is already stopped, the inspector may not enter it?

The same question applies to subsection 97(3).

52. Subsection 97(3)

This subsection states:

An inspector may, at any time, stop a commercial vehicle and enter its sleeper berth for the purpose of verifying that the sleeper berth meets the requirements of Schedule 1.

What are the consequences under the Regulations if the inspector determines that the sleeper berth does not meet the requirements of Schedule 1?

53. Subsection 97(4)

This subsection states:

No person shall obstruct or hinder, or knowingly make any false or misleading statements either orally or in writing to, a director or an inspector engaged in carrying out their duties and functions under these Regulations.

This subsection falls under the heading "Inspections" and the subheading "Authority to Enter Premises for an Inspection." There is nothing in related provisions that authorizes a director to conduct inspections or to enter premises for an inspection, so it is unclear why this particular provision refers to a director. If the intent is to prohibit a motor carrier from providing false or misleading statements to a director while applying for a permit, it would be much clearer to locate that prohibition in the part of the Regulations that deals with motor carriers, directors and permits, rather than the part that deals with drivers, inspectors and inspections.

54. Subsection 98(4)

Subsection 98(3) states:



The driver shall, at the request of an inspector, immediately give the inspector a copy of the daily logs, supporting documents and other relevant records for the preceding 14 days, or the originals if it is not possible in the circumstances to make copies, as well as any permit the driver may be driving under.

Subsection 98(4) then requires an inspector to provide a receipt “for the copy of the daily logs, supporting documents and other relevant records.” Since subsection (3) distinguishes between a “copy” and an “original,” there is potential ambiguity in subsection (4) requiring a receipt only in respect of a “copy.” This could be remedied by removing the words “the copy of.” I note in this regard that Schedule 3 does not refer to receipt of a “copy” of the daily logs, but rather simply to receipt of “daily logs.”

55. Paragraph 99(2)(b), French version

For consistency, it would seem that this paragraph should use the verb “remettre” rather than “retourner” when referring to the return of the permit, as in paragraph (a).

56. Schedule 1, items 1(d) and (e)(iii)

Item 1(d) of the Schedule requires a sleeper berth located in a cargo space to be “securely compartmentalized” from the remainder of the cargo space. Item 1(e)(iii), however, requires a sleeper berth in a bus to be separated from the passenger area by a “solid physical barrier.” What is the difference between a space that is “securely compartmentalized” and a space that is separated by a “solid” barrier? I note that the French version of both items uses “solide” / “solidement,” which seems to suggest the requirement is the same in both instances, despite the difference in the language used in the English version.

57. Schedule 1, item 1(g)

The English version of this item indicates that the sleeper berth must be constructed “so that there are no impediments to ready entrance to or exit from the area” (emphasis added). The French version, however, requires only that it be easy to enter or exit (“facile d’y entrer et d’en sortir”). The construction requirements appear to be more demanding in the English version.

In addition to the discrepancy between the two versions, it seems that the French version is redundant when read with item (h), which requires a direct and easy way to move from the sleeper berth to the driver’s seat or compartment (“il y a un moyen direct et facile de passer de la couchette au siège ou au poste du conducteur”). If this requirement is met, then it would seem that it is also easy to enter or exit the sleeper berth.



The English version of item (g), however, could be read as contradicting the requirement of paragraph (m). If there must be a means of preventing ejection of the occupant from the sleeper berth, then under some circumstances there is an impediment to ready exit from the area, albeit one necessary for safety. It would seem that simply deleting item (g) would address the discrepancy between the French and English versions of item (g), the redundancy between the French versions of items (g) and (h), and the contradiction between the English versions of items (g) and (m).

58. Schedule 1, items 1(j), (k) and (l)

These items all contain subjective modifiers such as “adequate” heating, “reasonably” sealed, and “adequate” sheets and blankets. This can be contrasted with item (i), which simply requires the sleeper berth to be “protected against leaks and overheating from the vehicle’s exhaust system.”

Subjective qualifiers such as “reasonable” are listed in *Legal and Legislative Drafting*, by Paul Salembier (2009), as words and expressions that should be avoided since they “will always lead to uncertainty” (pp. 133 and 135):

It is probably fair to say that, in most cases, the meaning of provisions incorporating subjective qualifiers can never be ascertained with any certainty until they have been litigated and a court has determined the meaning that is to be accorded to them. In these cases, the drafter will have failed to create a legal rule, but will instead have merely delegated to the judiciary the determination of what the legal rule should be. This would normally be considered to constitute an outright failure in drafting.

In this instance, for example, the motor carrier, the driver, and the inspector may all have different views on whether the sleeper berth is equipped with “adequate” sheets and blankets so that the occupant can get restful sleep. If it is necessary to include such vague and subjective terms in these paragraphs, the criteria that will be used to determine whether the standards have been met should be set out as well, so that those who are subject to the Regulations know with sufficient certainty in advance what they are required to do.

59. Schedule 2

The heading to Schedule 2 refers to subsection 82(2), rather than to section 82 generally. Much of the information required by the Schedule relates to subsections 82(1) or (3), however. As a result, the reference to subsection 82(2) alone is inaccurate. Further, if the definition of “daily log” in section 1 is correct, it would appear that the heading “Duty Status” should be replaced with “Daily Log,” and additional fields should be added to allow for the recording of the other information required by section 82 (including the names of the co-drivers, the commercial vehicle

- 18 -



licence plates or unit numbers, the odometer readings, and the names and addresses of the home terminal and the principal place of business).

In addition, for consistency with the substantive provision (paragraph 82(1)(a)), the phrase "Hour at which day begins" should be replaced with "Start time if different than midnight."

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "C. Kirkby".

Cynthia Kirkby  
Counsel

/mh



Transport  
Canada

Transports  
Canada



Place de Ville, Tower C - Place de Ville, tour C  
Ottawa, ON K1A 0N5 - Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Your file Votre référence

Our file Notre référence

**MAR 17 2016**

Ms. Cynthia Kirkby  
Counsel  
Standing Joint Committee  
for the Scrutiny of Regulations  
c/o the Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
MAR 23 2016  
REGULATIONS  
RÈGLEMENTATION

**Your file: SOR/2005-313, *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations***

Dear Ms. Kirkby:

This is in reply to your letters of October 2, 2015, and February 10, 2016, in which you sought advice concerning matters involving the above-referenced regulation. Your letters have been reviewed in detail, and Transport Canada officials have provided the following comments in response to the points raised.

**Item 1- Language discrepancies in how "operating" is described throughout**

In the first part, Transport Canada agrees that "drive" should be used when "conduire" is used. The department also agrees on the second part. When the English uses the broader meaning of operating, as in a vehicle "operated by a motor carrier," the French text should state either "utiliser" or "exploiter" consistently. The department will make these changes throughout the text of the Regulations where applicable.

**Item 2 – Superfluous use of "likely to jeopardize" throughout**

Transport Canada agrees that using the lower standard "likely to jeopardize" would be sufficient and will make the recommended amendment.

.../2

**Canada**

www.tc.gc.ca

03-0068 (1106-04)

- 2 -



Item 3 – Section 1, definition of “adverse driving conditions,” French version

The department agrees. In the French version, the comma should be placed before “immédiatement” and not after. This would then relate to the time at which adverse road and weather conditions are unknown, rather than to the time at which the departure occurs.

Item 4 – Section 1, definition of “daily log”

Transport Canada agrees to address the issues raised in this item. The definition “daily log” will be amended so that it will no longer reference Schedule 2. Schedule 2 will be amended to delete all of the text except for the grid and its associated text. Furthermore, Schedule 2 will only be referenced in subsection 82(2) because it will relate only to the “duty status” information required by that subsection.

Item 5 – Section 1, definition of “director,” French version

The department agrees. The word “un” should be used in both instances in the French version.

Item 6 – Section 1, definition of “electronic recording device”

Transport Canada agrees that the notion of partial recording cannot be reconciled with the requirement to accurately record in accordance with section 83. Accordingly, the department will delete the words “in whole or in part”.

Item 7 - Section 1, definition of “oil well service vehicle”

The French version of the definition “oil well service vehicle” (*véhicule de service de puits de pétrole*) correctly reflects the policy intent by referring to “installations des puits” (well facilities) rather than only “facilities” as in the English. The defined term “oil well service vehicle” should be amended accordingly to add the word “well”.

Item 8 - Section 1, definition of “on-duty time”

The English version indicates that “on duty time” includes time “waiting for” a vehicle to be inspected. The French version indicates that “heures de service” (on duty time) includes waiting “pendant qu’un véhicule utilitaire fait l’objet d’un entretien”. The intent is to include both periods. Therefore, both the English and French versions should be amended accordingly.

Regarding paragraph (f) of the definition “on duty time” (*heures de service*), the broader English text is more appropriate as it addresses all situations involving waiting where the French text is more prescriptive, but not intended as such. The department proposes to delete, in the French text, “à un bureau de douane ou à un poste de pesée”.



Item 9 - Section 1, definition of "supporting document"

Generally speaking, "supporting document" means any document other than the basic daily log that can be relied upon to assess compliance with the Regulations. It is understood to be a document such as a pay record, shop or maintenance record, etc. Transport Canada proposes to delete the references to "other relevant records" as stated in the definition "principal place of business" and in paragraph 84(c) and subsections 98(1), 98(3) and 98(4). Furthermore, the department proposes to amend the definition of "supporting document" so that it will not be up to the director or inspector to determine, after the fact, what is a supporting document.

Item 10 - Paragraph 2(1)(a)

The wording of paragraph 2(1)(a) is reproduced from the U.S. Rules. The department can confirm that, as a result of this wording, there would be no exemption from the Regulations for transporting products of locations not mentioned (such as, to use one of your examples, transporting products of rivers). This is the intent.

Item 11 - Subparagraph 2(1)(e)(iv), English version

Transport Canada agrees. Subparagraph 2(1)(e)(iv) should be amended to refer to "daily log", which is defined in the Regulations, instead of referring to "logbook".

Item 12 - Subsection 2(2)

Transport Canada agrees. The French version of subsection 2(2) should refer to the actual phrase used in paragraph 2(1)(e), i.e. "véhicules utilitaires lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles".

Item 13 - Paragraph 4(a)

Transport Canada agrees that paragraph 4(a) does not add anything beyond what paragraph 4(b) provides. Therefore, the department proposes to delete paragraph 4(a).

Item 14 - Paragraph 4(b)

The department agrees and will amend French 4(b) to read "susceptible" as it is used in French sections 61 to 65.

Item 15 - Subsection 18(3) and 19(3)

Subsections 18(3) and 19(3) repeat the requirements set out in sections 13 and 14 in an attempt to stipulate that if a driver no longer chooses the alternative compliance option of splitting off-duty time, the driver will contravene section 13 or 14, as the case may be, if the driver does not meet the conditions of subsection 18(3) or 19(3).

- 4 -



As it is clearly set out in subsections 18(1), 18(2), 19(2) and 19(3), there are acceptable alternate ways of complying with the requirements set out in sections 13 and 14; therefore, the reiteration of the rules in sections 13 and 14 that is found in subsections 18(3) and 19(3) can be eliminated. Accordingly, Transport Canada intends to repeal subsections 18(3) and 19(3).

For the same reasons as stated above, the department will also repeal subsections 41(3) and 42(3).

Item 16 – Paragraph 19(1)(b)

The department agrees. Paragraph 19(1)(b) should be deleted as it serves no purpose.

Item 17 – Section 38

Transport Canada agrees that section 38 should be deleted as the limits for driving and on-duty time north of 60° are set out in section 39. There is no fixed period for which the limits apply. In keeping with the same intent reflected by the explicit rule in subsection 39(2), the department believes it is necessarily implied in subsection 39(1) that a driver cannot accumulate more than 15 hours or 18 hours, respectively, since the last period of at least 8 consecutive hours of off-duty time. In the context of the north, there is no definition of a day and hence limits are not expressed in terms of a “daily limit”.

Item 18 – Section 40

Transport Canada intends to delete section 40.

Item 19 – Paragraph 41(1)(a)

The French version reflects the intent, which is that neither period of off-duty time should be shorter than 4 hours. Therefore, the English version needs to be amended accordingly.

Item 20 – Subsection 42(1), French version

The department agrees. In subsection 42(1), there is an “s” missing in the French text “aux exigence relatives”.

Item 21 – Section 51

It is not necessary to specifically reference cycle reset for driving south of latitude 60°N in section 26. Consequently, Transport Canada intends to remove that reference from both section 26 and paragraph 27(a).



- 5 -



Item 22 – Paragraph 54(1)(b), French version

The department agrees. The extra “pour” should be deleted.

Item 23 – Subsection 61(2)

In subsection 61(2) the reason for the reference to sections 64 to 68 is to specify that those sections apply “with such modifications as the circumstances require”. This statement enables modifications to the rules that would otherwise apply under sections 64 to 68. For example, due to 61(2) and the aforementioned statement, the director can specify in the Special Permit that the duration of the Special Permit shall not exceed three years despite paragraph 66(b) which normally limits the duration of a permit to one year.

Item 24 – Subsection 63(2)

Transport Canada agrees. Subsection 63(2) of the Regulations should refer to the defined term “véhicule de service de puits de pétrole” rather than “véhicule de service de puits”.

Item 25 – Paragraph 64(1)(b)

The department agrees that the power to require “any other information” should be in a provision separate from subsection 64(1) and that separate provision should indicate that the director’s power to require “other information” is exercisable after the application has been made.

Item 26 – Paragraphs 64(1)(m) and 65(2)(b)

While Transport Canada agrees, the department also believes that “délivré” (in reference to permits being issued) or “l’octroi du permis” (in reference to permits being granted) means the same thing. In reality, once a permit is granted, it is issued. Conversely, if it is not granted, the permit is not issued. However, the department agrees to correct this inconsistent use of wording. To also align with the English versions of these provisions, which use “granting”, the term used would have to be “l’octroi du permis”.

Item 27 – Paragraph 66(a)

Applicants are required under paragraph 64(1)(j) to provide the reason for wanting a permit. For example, they may want to apply for a permit to obtain a reduction in the requirement for off-duty time in order to allow for the delivery of perishable goods (see paragraph 62(b)(1)(ii)). The purpose served by specifying the reason in the permit is to assist enforcement officers to assess compliance.

- 6 -



Item 28 – Paragraph 66(c), subsection 67(2), and paragraph 68(1)(a)

Transport Canada agrees. The French version of subsection 67(2) should refer to “conditions” rather than “dispositions”, and paragraph 68(1)(a) of the English version should refer to “any of the terms and conditions” rather than “any condition”.

Item 29 – Paragraph 67(1)(a)

The department agrees that “required” should be replaced with “ensure”.

Item 30 – Paragraph 67(1)(b)

The intent is for the specific list to be submitted before the commencement of operations under the permit because the motor carrier will determine which vehicles will operate under the permit only after reviewing the terms and conditions attached to the permit. Transport Canada will amend paragraph 67(1)(b) in conjunction with paragraphs 64(1)(b) and (d) to clarify this requirement.

Item 31 – Paragraph 67(1)(c)

Section 64(2) addresses the application details. There is no need to insert the word “immediately” as the application is assessed over time. The applicants are contacted if they are required to submit further information before their application can be approved. In paragraph 67(1)(c) the expectation is that the daily log and supporting documents are to be made available without delay for the purpose of an investigation/audit to determine compliance with the provisions of the permit. Sections 83(b), 98(1)(3) and 99(1) are generally used by inspectors on the road (in the presence of a driver), and the inspectors need that information immediately to determine compliance and whether the vehicle can leave without delay.

Item 32 – Subsection 67(2)

Transport Canada does not agree with the position taken by the Committee that an express enabling power is necessary to authorize a provision requiring that every person issued with a permit under the *Motor Vehicle Safety Act* comply with its conditions. In the department’s view, the contested provision constitutes a valid exercise of the regulation-making powers. Transport Canada will raise this matter with the provinces and territories, who enforce the terms and conditions of permits, to assess their views on what impact the absence of subsection 67(2) would have before developing a final position on this matter.

Item 33 – Subsection 68(2)

When subsection 68(2) was drafted, Transport Canada anticipated that the provinces and territories would enact laws that detail the criteria a director is to apply in making

.../7

- 7 -



their decision to suspend or cancel a permit. However, the department has recently contacted the provinces and territories, and it appears no such laws exist. Given the absence of provincial law that the directors would apply to distinguish between circumstances that will result in cancellation and those that will result in suspension, Transport Canada will delete subsection 68(2) and consult with the provinces and territories to try and establish criteria to be set out in the Regulations.

Item 34 – Subsection 68(3)

Transport Canada will amend section 66 to require a director who issues a permit to specify in the permit the provinces in which the commercial vehicle will be driven under the permit.

Item 35 – Subsections 76(2) and (3)

The term “mauvaises conditions de circulation” is defined and should be used throughout. Therefore, subsections 76(2) and (3), which use “mauvaises conditions de la circulation”, are incorrect and should be changed.

Item 36 – Paragraph 76(2)(a)

The reason for referring to the extension of on-duty time for south of latitude 60°, but not for north of latitude 60°, is that under south of latitude 60°, it is possible that the extra driving time could make the driver exceed the on-duty time limit. This is not a possibility for driving north of latitude 60°.

Given that “driving time” is also “on-duty time”, where there is an extension of allowable driving time south of latitude 60°, there must be a corresponding extension of allowable on-duty time. Otherwise, the on-duty time limit would be exceeded by driving the vehicle for more than 14 hours, but less than 15 hours although the extended driving time would still fall within the extended driving time limit (i.e. 15 hours) established by subsection 76(2). In subsection 76(2) it is implied that the 14-hour on-duty time limit set by section 13 may also be extended by up to two hours. This implication comes from the rule in paragraph 76(2)(a) that on-duty time may not be extended by more than 2 hours.

The situation is different for driving north of latitude 60° where no extension of on-duty time is necessary in subsection 76(3) because the up-to-2-hour extension in driving time (i.e. from 15 to 17 hours) could not cause the limit of 18 hours of on-duty time to be exceeded.



Item 37 – Paragraph 76(2)(a), English version

Sections 49, 51 and 52 use the verb “follow” when referencing a cycle. When you read those provisions, you see that a) the driver has to follow one of two cycles (s.49), and b) that while the driver is following one of the two cycles, certain obligations follow. This structure is not necessary in 76(2)(a) and 81(2)(c). The “elected cycle” is a shorter way of saying “the cycle that the driver follows”. Transport Canada does not believe that these provisions necessarily need to be amended as suggested.

Item 38 – Paragraph 76(2)(b), French version

The department agrees that paragraph 76(2)(b) should use “prendre” rather than “avoir” in “le conducteur a toujours les 8 heures de repos”.

Item 39 – Subsection 81(1), French version

The department agrees the French version of subsection 81(1) does not clearly set out the independent second requirement, as is the case in subsection 82(1).

Subsection 81(1) should be amended to clearly set out the independent second requirement.

Item 40 – Paragraph 82(1)(b)

Transport Canada agrees that paragraph 82(1)(b) should be amended to add the following underlined words: “an oil well service vehicle permit” and “d’un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole”.

Item 41 – Paragraph 82(1)(e)

The department disagrees. It is rare that a driver does not know, at the beginning of the day, who they will be working for during that day. Nevertheless, with your comment in mind, the use of the past tense in this provision is problematic; in particular, “was employed or otherwise engaged during that day” incorrectly indicates that this information is placed in the log at the end of the day.

For the above reasons, paragraph 82(1)(e) should be amended to say “if known, the names and the addresses of the home terminal and the principal place of business of every motor carrier by whom the driver will be employed or otherwise engaged during that day;”

Item 42 – Paragraph 82(1)(f)

The provision that requires a motor carrier to keep a daily log is paragraph 85(3)(b). Specifically, the provision provides that the motor carrier must keep the daily logs for a period of at least 6 months, in chronological order for each driver.



Item 43 – Subsection 82(2), French version

Transport Canada agrees that subsection 82(2) should be amended to remove the word “le” in “ainsi que le l’endroit”.

Item 44 – Paragraph 83(b)

The legal effect of paragraph 83(b) is to grant the driver and the motor carrier the discretion to produce duty status information for the inspector in handwritten form, on a digital display screen, on a print-out or any “other intelligible output” or any combination of intelligible outputs.

Transport Canada does not believe that paragraphs 83(b) and (c) share an aspect of compliance. Although paragraph 83(c) mandates that electronic recording devices must display particular duty status information, it does not say anything about the format in which the driver is to provide the inspector with the required information upon inspection.

Paragraph 83(d) is intended to allow the inspector to require a handwritten daily log that the driver prepares from the information in the device, to deal with cases where other available outputs (electronic display or print-outs) are unacceptable to the inspector. This is inconsistent with paragraph 83(b) under which the use of a handwritten form of output is not mandatory and which allows the driver to choose to produce any “intelligible output” (e.g. a print-out).

Transport Canada will be proposing under a planned separate regulatory initiative to amend the Regulations to make the use of electronic logging devices mandatory. At that time the inconsistency between the requirements of paragraphs 83(b) and (d) will be corrected. In addition, Transport Canada can confirm that a “director”, as opposed to an “inspector”, would not ask a driver for duty status information, and thus the department will also be proposing to delete the reference to “director” in section 83.

Regarding section 98, the department is of the view that paragraph 83(b) is different from section 98 in that, with regard to electronic devices, section 98 requires the driver to “retrieve the information stored by the device for each day that it was used”. When it comes to the type of information to be produced for the inspector, what has to be produced under section 98 is different when compared with what has to be produced under paragraph 83(b).

Item 45 – Paragraph 84(a), English version

Transport Canada agrees. Paragraph 84(a) should be amended by adding the word “vehicle” so that the referenced permit is “oil well service vehicle permit”.

- 10 -



Item 46 – Paragraph 85(2)(b)

The department agrees that paragraph 85(2)(b) can benefit from greater clarity and agrees to make an amendment that would provide such clarity.

Item 47 – Subsection 87(2)

The department will need to fix both the English and French versions. A formal notice of non-compliance is not required and, therefore, the references to notices should be deleted.

Item 48 – Subsection 91(1)

An inspector may choose not to issue an “out of service order” for many reasons, for example, if the vehicle is transporting perishable goods or if the vehicle is in a remote location that does not provide safety and security for the driver, vehicle and load. The intent behind subsection 91(1) is that one of the causes for issuing a declaration listed under that subsection must be the basis for the issuance of a declaration. However, the use of the word “may” allows for those rare cases where the presence of one or more of these causes will not necessarily mean that the inspector will issue a declaration.

Item 49 – Paragraph 91(1)(c)

For the reasons cited, the department agrees that paragraph 91(1)(c) should refer to “daily logs” and not “daily log book”, and the paragraph will be amended accordingly.

Item 50 - Paragraph 91(3)(c)

Transport Canada can confirm that in paragraph 91(3)(c) it will replace the reference to section 12 with a reference to section 13 and the reference to section 38 with a reference to section 39. Given that there are no “off-duty time” requirements in section 38, the department will delete reference to section 38 in paragraph 91(3)(b) as well. Thank you for identifying this oversight. Regarding whether paragraph 91(3)(c) should refer to a driver who fails to comply with the off-duty time requirements of “a permit”, the department confirms that non-compliance with a permit is indeed another circumstance under which the out-of-service declaration would, in accordance with paragraph 91(3)(c), apply for the number of hours needed to correct the failure. Transport Canada plans to amend paragraph 91(3)(c) by adding the reference to non-compliance with a permit.

.../11



Item 51 – Subsection 97(2)

Transport Canada agrees and will delete “stop” in both subsections 97(2) and 97(3) of the Regulations.

Item 52 – Subsection 97(3)

If the inspector determines that an area of the commercial vehicle does not meet the requirements of Schedule 1, then that area will not meet the definition of “sleeper berth” in section 1 of the Regulations. As a consequence, the driver would not be able to benefit from the split sleep provisions (sections 18, 19, 41 and 42) of the Regulations.

Item 53 – Subsection 97(4)

Transport Canada agrees. It will remove the reference to “Director” in subsection 97(4).

Item 54 – Subsection 98(4)

The department agrees and proposes to amend subsection 98(4) so that a receipt is required to be provided for any documentation retained, whether it is for a copy or for the original of the documentation.

Item 55 – Paragraph 99(2)(b), French version

Transport Canada agrees. For consistency, the French version of section 99(2)(b) should use “remettre” rather than “retourner” when referring to the return of the permit, as in paragraph 99(2)(a).

Item 56 – Schedule 1, items 1(d) and (c)(iii)

Transport Canada does not believe that changes need to be made to Schedule 1 as a result of your comments under this item. There is a difference between a space that is securely compartmentalized (one where the compartment presumably can take various forms but has to be secure so as not to give way) and a space that is separated by a solid barrier (e.g. a wall separating the berth from the rest of the space). Also, the French and English meanings are each appropriate to the context, and, therefore, there is no discrepancy in meaning between the English and French versions.

Item 57 – Schedule 1, item 1(g)

On the first point, Transport Canada agrees that the English version appears to be more demanding. The French version should be amended to correspond to the English. However, on the second point, the department is of the view that you can have no impediments to readily enter and exit and at the same time, equip the vehicle

- 12 -



with a means of preventing ejection. It believes the two requirements are not necessarily incompatible.

Item 58 – Schedule 1, items 1(j), (k) and (l)

While Transport Canada agrees that “adequate” is subjective, the department believes that it should not be amended because the wording is harmonized with corresponding provisions in *U.S. Title 49 – Part 393.76 Sleeper Berths* to ensure that different wording did not result in a regulatory barrier for sleeper-berth equipped trucks engaged in cross-border freight movement.

Item 59 – Schedule 2

The department agrees that the page needs to be corrected and suggests that just the grid remain.

I trust that you will find this acceptable.

Yours sincerely,

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat



## Annexe E

TRADUCTION/TRANSLATION

Le 2 octobre 2015

M. Simon Dubé  
Directeur général p. i.  
Secrétariat ministériel  
a/s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Ministère des Transports  
Place de Ville, Tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2005-313, Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire

---

J'ai examiné l'instrument susmentionné avant de le déposer devant le Comité mixte et j'aimerais connaître votre avis sur les questions suivantes.

1. Il semble y avoir un manque de cohérence dans le Règlement en ce qui a trait à l'utilisation des diverses acceptions du terme anglais « operating » dans le cas d'un véhicule utilitaire. Il semble que ce terme ait deux sens distincts, bien qu'un seul terme – « operate » – soit employé dans la version anglaise, alors que la version française recourt à trois termes différents : « utiliser », « exploiter » et « conduire ». Lorsque le sens plus large d'exploiter un véhicule utilitaire (en anglais « operating ») est visé (par ex. : a vehicle « operated » by a motor carrier), il faudrait que la version française du Règlement emploie soit le verbe « utiliser », soit le verbe « exploiter » de façon constante (comparer, par exemple, l'alinéa *a*) de la définition du terme « véhicule utilitaire » à l'article 1 avec l'alinéa 64(1) *d*). Lorsque c'est le sens plus étroit de « conduire » un véhicule utilitaire que l'on veut donner, toutefois, la version anglaise serait plus claire et plus conforme à la version française si elle employait le verbe « drive » plutôt que le verbe « operate » (voir, par exemple, l'alinéa *a*) de la définition du terme « driver » à l'article 1 et l'alinéa 64(1) *b*).

2. Des termes tels que « compromettrait ou risquerait de compromettre » et « ne sont pas compromises ou susceptibles de l'être » sont employée partout dans le Règlement. Ces formulations semblent inutilement verbeuses, étant donné que le risque qui satisfait à la norme minimale consistant à compromettre la santé ou la sécurité satisfait déjà à la norme minimale consistant à être susceptible de compromettre la santé ou la sécurité. De même, si la santé ou la sécurité ne sont pas du tout compromises, il est également vrai qu'elles ne sont pas susceptibles de l'être. Il suffirait donc de ne mentionner que la norme minimale dans chaque cas.



- 2 -

3. Article 1 : Définition de « mauvaises conditions de circulation » (version française)

La version anglaise de cette définition englobe de toute évidence uniquement les conditions météorologiques ou routières défavorables qui n'étaient pas connues ou n'auraient pas raisonnablement pu l'être du conducteur immédiatement avant que ce dernier commence à conduire. La version française parle plutôt du « transporteur routier qui a autorisé le conducteur à partir immédiatement, avant que celui-ci n'ait commencé à conduire ». Il suffit peut-être de supprimer la virgule avant le mot « immédiatement » dans la version française pour bien préciser que le mot « immédiatement » se rapporte au moment où les conditions météorologiques ou routières défavorables n'étaient pas connues et non au moment où le départ se produit après l'autorisation donnée par le transporteur routier.

4. Article 1 : Définition de « fiche journalière »

Selon cette définition, on entend par « fiche journalière », le « [r] elevé établi en la forme prévue à l'annexe 2 sur lequel sont consignés les renseignements exigés à l'article 82 ». Il y a très peu d'espace dans la formule prévue à l'annexe 2 pour la plus grande partie des renseignements exigés par l'article 82, notamment, le nom des coconducteurs, le numéro du véhicule utilitaire ou celui de sa plaque d'immatriculation, le relevé de l'odomètre et les noms et adresses de la gare d'attache et de l'établissement principal. De plus, l'intertitre de l'annexe 2 donne à penser que celle-ci ne vise que la partie de la fiche journalière qui concerne les renseignements sur les « activités » exigés par le paragraphe 82(2). Par conséquent, la définition semble inexacte, en ce sens que l'article 82 exige davantage de renseignements que ceux qui sont prévus « en la forme prévue à l'annexe 2 ».

5. Article 1 : Définition de « directeur » (version française)

La version anglaise de la définition emploie l'article indéfini « a » (« a federal director ou a provincial director ») étant donné qu'il semble y avoir plusieurs directeurs. Toutefois, la version française de la définition est ainsi libellée : « le directeur fédéral ou un directeur provincial ». Il semble qu'il faille employer l'article indéfini dans les deux cas dans la version française, ne serait-ce que par souci d'uniformité.

6. Article 1 : Définition d'« enregistreur électronique »

Le Règlement définit ainsi le terme « enregistreur électronique » : « Dispositif électrique, électronique ou télématique qui est installé à bord d'un véhicule utilitaire et peut enregistrer avec précision, conformément à l'article 83, en tout ou partie, le temps consacré à chaque activité ». Quel effet juridique vise-t-on en employant les mots « en tout ou partie »? L'article 83 exige que les renseignements contenus dans un



- 3 -

enregistreur électronique soient « les mêmes que ceux qui auraient été fournis s'ils avaient été consignés sur une copie papier d'une fiche journalière ». De plus, le dispositif doit être en mesure d'afficher « l'ordre dans lequel ont eu lieu les changements d'activité et l'ordre de ces changements, pour chaque jour où il est utilisé » et il doit également enregistrer « le temps consacré par le conducteur à chaque activité ». Comment peut-on concilier la notion d'enregistrement partiel avec l'obligation d'enregistrer avec précision le temps conformément à l'article 83?

7. Article 1 : Définition de « véhicule de service de puits de pétrole »

Il semble qu'il y ait une divergence entre la version anglaise et la version française de cette définition. La version française de l'alinéa *b*) de la définition vise uniquement les « installations des puits de pétrole ou de gaz naturel » tandis que la version anglaise vise les « oil or natural gas facilities », ce qui est vraisemblablement plus large que les installations ne comportant qu'un puits.

8. Article 1 : Définition d'« heures de service »

Il y a des divergences entre la version française et la version anglaise des alinéas *e*) et *f*) de cette définition. Premièrement, dans les deux alinéas, la version anglaise englobe le temps consacré par le conducteur notamment à « attendre » que le véhicule fasse l'objet d'un entretien ou d'une inspection. La version française ne vise que le temps écoulé pendant ces activités (« l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire fait l'objet d'un entretien [...] »). Il semblerait donc que le temps écoulé avant que l'inspection ou l'entretien ne commence tomberait sous le coup de la version anglaise, mais non sous celui de la version française. De plus, la version française de l'alinéa *f*) mentionne l'attente pendant qu'un véhicule utilitaire ou son chargement est inspecté « à un bureau de douane ou à un poste de pesée ». La version anglaise est muette à ce sujet et elle englobe donc vraisemblablement l'attente pour une inspection à tout endroit.

9. Article 1 : Définition de « document justificatif »

Suivant cette définition, on entend par « document justificatif » tout « [d]ocument ou renseignement enregistré ou conservé de quelque façon que ce soit qui est exigé par un directeur ou un inspecteur afin de vérifier si le présent règlement est respecté ». Bien que cette définition semble assez large, d'autres dispositions donnent à penser qu'elle est plus étroite qu'il ne semble. Ainsi, la définition d'« établissement principal » mentionne « les fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents exigés par le présent règlement » (non souligné dans l'original), de sorte qu'il semble que les fiches journalières ne sont pas des documents justificatifs et, de plus, que d'autres documents pertinents exigés par le Règlement ne sont pas des documents justificatifs. Pouvez-vous donner des exemples d'autres documents pertinents exigés par le Règlement qui ne répondent pas à la définition de « document



- 4 -

justificatif»? De même, le paragraphe 64(2) indique que, « le transporteur routier met, sur demande, à la disposition du directeur, pour les 6 mois précédant la date de la demande, les fiches journalières ou les documents justificatifs des conducteurs qui conduiront un véhicule utilitaire du transporteur routier en vertu du permis, ou un registre des heures de service qu'ils ont effectuées ». Pourquoi les fiches journalières et les documents justificatifs des conducteurs ne répondent-ils pas à la définition du terme « document justificatif»? En outre, l'article 84 du Règlement oblige le conducteur à posséder « tout document justificatif et tout autre registre pertinent qu'il a reçu durant le trajet en cours », mais l'obligation de conserver et de ne pas falsifier les documents qui est prévue aux articles 85 et 86 s'applique uniquement aux « fiches journalières et [aux] documents justificatifs ». Pourquoi ces obligations ne s'appliquent-elles pas également aux « autres documents pertinents » s'il y a d'autres documents qui ne sont pas également des documents justificatifs? Il semble que, dans son ensemble le Règlement donne au terme « document justificatif » un sens plus étroit que ce que sa définition donne à penser.

Comme le Règlement définit ainsi le terme « document justificatif »: « document ou renseignement enregistré ou conservé de quelque façon que ce soit qui est exigé par un directeur ou un inspecteur afin de vérifier si le présent règlement est respecté », un document ou un renseignement ne devient donc un document justificatif que lorsqu'un directeur ou un inspecteur le décide après l'avoir réclamé pour en vérifier la conformité avec le Règlement. L'alinéa 17c) précise, au sujet des traversiers, que « le reçu de la traversée et des frais associés aux installations de repos » constitue un document justificatif, mais que, sinon, il semble qu'il appartienne au directeur ou à l'inspecteur de déterminer, a posteriori, quels renseignements ou documents le conducteur aurait dû enregistrer ou conserver. Comment les conducteurs peuvent-ils savoir à l'avance quels documents un directeur ou un inspecteur exigera à titre de documents justificatifs?

10. Alinéa 2(1) a)

Selon cette disposition, le Règlement ne s'applique pas aux véhicules utilitaires à deux ou trois essieux qui sont utilisés pour le transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac. Faut-il comprendre que lorsque ces véhicules sont utilisés pour transporter des produits primaires provenant d'autres endroits, tels qu'une rivière ou des installations d'aquaculture, ils tombent sous le coup du Règlement?

11. Sous-alinéa 2(1) e) (iv) (version anglaise)

Selon ce sous-alinéa, le Règlement ne s'applique pas aux véhicules utilitaires lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles notamment lorsque, « le conducteur a



- 5 -

consigné, sur la fiche journalière, le relevé de l'odomètre au début et à la fin de l'utilisation du véhicule à des fins personnelles » (« the driver has recorded in the logbook the odometer reading at the beginning and end of the personal use »). C'est la seule occurrence du terme « logbook » dans la version anglaise du Règlement. La version française utilise le terme défini « fiche journalière ». Il semble donc que la version anglaise devrait utiliser le terme défini équivalent « daily log ».

12. Paragraphe 2(2)

Selon la version anglaise de ce paragraphe, les termes « commercial vehicle when driven for personal use, » qui se trouve à l'alinéa 2(1) e) exclut l'utilisation, par le conducteur, du véhicule dans le cadre de l'entreprise du transporteur routier. La version française emploie les termes « l'utilisation d'un véhicule utilitaire à des fins personnelles », termes qui ne figurent nulle part ailleurs dans le Règlement. Il semblerait que la version française devrait plutôt employer les termes qui sont de fait employés au début de l'alinéa 2(1) e), en l'occurrence : « les véhicules utilitaires lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles ».

13. Alinéa 4a)

Cet alinéa interdit au conducteur de conduire lorsque ses facultés « sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise ». Cette situation n'est-elle pas déjà visée par l'interdiction plus large prévue à l'alinéa b), qui interdit toute conduite qui « compromettrait ou risquerait de compromettre la santé ou la sécurité du public, du conducteur ou des employés du transporteur »? Plus précisément, si les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise, le fait de conduire compromettrait certainement la sécurité à tout le moins du conducteur et, vraisemblablement, également celle du public. Qu'est-ce que l'alinéa a) vient ajouter à ce que l'alinéa b) prévoit déjà?

14. Alinéa 4b) (version française)

La version anglaise de cet alinéa mentionne que le fait de conduire « would jeopardize or be likely to jeopardize » la santé ou la sécurité. Le verbe équivalent employé dans la version française de cet alinéa est : « compromettrait ou risquerait de compromettre ». Comme l'équivalent que l'on trouve dans les autres dispositions, y compris aux articles 61 à 65, est le terme « susceptible [de compromettre] » plutôt que « risquerait de compromettre », il semblerait que cette disposition devrait être modifiée pour remplacer le verbe « risquerait » par le mot « susceptible » pour que la norme soit clairement la même partout.



- 6 -

15. Paragraphe 18(3) et 19(3)

Ces paragraphes sont ainsi libellés :

Il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de recommencer à conduire, conformément aux exigences des articles 13 et 14, et au conducteur de recommencer à conduire, sans prendre d'abord au moins 8 heures de repos consécutives.

Il semble déjà évident à la lecture des articles 13 et 14 que le conducteur a droit à au moins 8 heures de repos consécutives. Qu'est-ce que les paragraphes 18(3) et 19(3) ajoutent à ce que prévoient déjà les articles 13 et 14?

La même question vaut pour les paragraphes 41(3) et 42(3) en ce qui a trait aux 8 heures de repos consécutives exigées par l'article 39.

16. Alinéa 19(1) b)

Le paragraphe 19(1) commence ainsi :

L'équipe de conducteurs conduisant un véhicule utilitaire muni d'une couchette peut satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos obligatoire et aux heures de repos journalier prévues aux articles 13 et 14 en accumulant des heures de repos au cours d'au plus 2 périodes, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ni l'une ni l'autre période de repos n'est de moins de 4 heures;
- b) le total des 2 périodes de repos est d'au moins 8 heures; [...]

Si chaque période de repos doit être d'une durée d'au moins quatre heures, le total des deux périodes de repos ne serait-il pas d'au moins 8 heures de toute façon? Quelle est donc la raison d'être de l'alinéa b)?

La même question se pose dans le cas de l'alinéa 42(1) b).

17. Article 38

L'article 38 fixe une limite de 15 heures de conduite et une limite de 18 heures de service à la conduite au nord de 60° de latitude N. À la différence de l'article 12, qui fixe les limites d'heures de conduite et d'heures de service à la conduite au sud de 60° de latitude N, l'article 38 ne fixe pas de limite journalière. Quelle est la période à laquelle cette limite de conduite s'applique, puisqu'il n'y a pas de limite journalière?



- 7 -

De plus, comme le paragraphe 39(1) prévoit déjà les mêmes limites heures de conduite et les heures de service, en plus de fixer les heures repos obligatoires, quel objectif juridique distinct l'article 38 est-il censé viser?

18. Article 40

L'article 40 prévoit que : « Le transporteur routier veille à ce que le conducteur prenne, et le conducteur est tenu de prendre, au moins 8 heures de repos ». À l'instar de l'article 38, l'article 40 devrait être modifié pour préciser la période à laquelle cette exigence s'applique.

Je relève, à ce propos, que l'intertitre qui précède l'article 40 est intitulé « Heures de repos journalier » (non souligné dans l'original), et que les dispositions qui suivent parlent des exigences relatives aux heures de repos « journalier » de l'article 40.

19. Alinéa 41(1) a)

Il y a une divergence entre la version française et la version anglaise de cet alinéa. La version anglaise exige que ni l'une ni l'autre période de repos ne soit de moins de 2 heures alors que la version française exige que ni l'une ni l'autre période de repos ne soit de moins de 4 heures.

20. Paragraphe 42(1) (version française)

Il manque un « s » au mot « exigence » dans la version française de ce paragraphe : « aux exigences relatives ». Je vous renvoie à ce propos au paragraphe 41(1).

21. Article 51

Cet article prévoit que :

Sous réserve de l'article 53, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 80 heures de service au cours d'une période de 7 jours.

L'article 53 permet au conducteur de commencer un nouveau cycle en prenant d'abord un certain nombre d'heures de repos. Les dispositions correspondantes concernant la conduite au sud de 60° de latitude N sont les articles 26 et 28. Voici le libellé de l'article 26 (non souligné dans l'original) :



- 8 -

Sous réserve de l'article 28, il est interdit au transporteur routier de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur qui suit le cycle 1 de conduire, et au conducteur qui suit ce cycle de conduire, après avoir accumulé 70 heures de service au cours d'une période de 7 jours ou dans le cas où le conducteur a remis les heures à zéro conformément à l'article 28, au cours de la période du cycle qui s'est terminé.

Pourquoi est-il nécessaire de mentionner expressément la remise à zéro dans le cas de la conduite au nord de 60° de latitude, mais non dans celui de la conduite au sud de 60° de latitude N?

Les mêmes observations valent dans le cas de l'article 52, qui fixe les heures de conduite maximales dans le cas de la conduite au nord de 60° de latitude N dans le cas d'un conducteur qui suit le cycle 2, en comparaison de l'article 27, dans le cas de la conduite au sud de 60° de latitude N pour un conducteur qui suit le cycle 2.

22. Alinéa 54(1) b) (version française)

Le doublon devrait être supprimé de cet alinéa (« pour pour passer du cycle 2 au cycle 1 »).

23. Paragraphe 61(2)

Ce paragraphe prévoit :

Les articles 12 à 54 et 76 à 99 ne s'appliquent pas au permis spécial; cependant, les articles 64 à 68 s'appliquent avec les adaptations nécessaires.

L'article 64 explique les démarches que doit suivre le transporteur routier qui demande un permis. L'article 65 concerne l'approbation des directeurs et l'article 66 mentionne ce que le directeur doit préciser dans le permis. L'article 67 indique les obligations auxquelles est tenu le transporteur routier à qui un permis est délivré. Ces articles semblent déjà s'appliquer à tous les permis, spécialement aux permis spéciaux. Pourquoi est-il nécessaire de préciser que ces articles s'appliquent également aux permis spéciaux? Quelles sont certaines des « modifications » qui devraient être nécessaires pour que ces articles s'appliquent aux permis spéciaux?

24. Paragraphe 63(2) (version française)

Le terme que l'on trouve dans les définitions de l'article 1 est la suivante : « véhicule de service de puits de pétrole ». Par conséquent, les mots suivants devraient être ajoutés à la version française : « au permis visant les véhicules de service de puits de pétrole ».





25. Alinéa 64(1) m)

Cet alinéa oblige le transporteur routier qui présente une demande de permis au directeur de fournir dans sa demande, en plus des renseignements énumérés, « tout autre renseignement exigé par le directeur pour juger si l'octroi du permis compromettrait, ou serait susceptible de compromettre, la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier ». Comment le transporteur routier peut-il savoir, alors qu'il prépare sa demande, les autres renseignements que le directeur peut exiger? Il semblerait que cette disposition devrait être séparée du paragraphe (1) pour indiquer que le directeur peut obliger le demandeur à fournir des renseignements complémentaires, une fois que la demande a déjà été présentée, lorsque ces renseignements sont nécessaires pour permettre au directeur de juger si l'octroi du permis compromettrait, ou serait susceptible de compromettre, la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier.

26. Alinéas 64(1) m) et 65(2) b)

Pourquoi emploie-t-on dans ces alinéas le terme « octroi du permis » alors que partout ailleurs c'est le mot « délivrer » qui est utilisé?

27. Alinéa 66a)

Cet alinéa prévoit que le directeur qui délivre le permis y précise « les raisons pour lesquelles le permis est délivré ». Qu'entend-on par là? Dans le cas du permis spécial délivré en vertu du paragraphe 61(1), par exemple, il semblerait que les raisons pour lesquelles le permis est délivré soient simplement qu'un transporteur routier en a fait la demande et que sa délivrance ne serait pas susceptible de compromettre la santé ou la sécurité. De plus, quelle est l'utilité de préciser dans le permis les raisons pour lesquelles celui-ci est délivré?

28. Alinéa 66c), paragraphe 67(2), et alinéa 68(1) a)

Les termes employés pour parler des « conditions » ne sont pas compatibles dans les deux versions de ces dispositions. En anglais, il semble que chacune de ces dispositions devrait employer le terme « terms and conditions ». Dans sa rédaction actuelle, l'alinéa 68(1) a) mentionne seulement « any condition ». En français, il semblerait que chacune de ces dispositions devrait employer le mot « conditions » comme équivalent des termes anglais « terms and conditions ». Dans sa rédaction actuelle, le paragraphe 67(2) emploie, en français, le mot « dispositions ».



- 10 -

29. Alinéa 67(1) a)

Selon cet alinéa, le transporteur routier à qui un permis est délivré « exige qu'une copie du permis soit placée dans chaque véhicule utilitaire visé par le permis ». Je me demande si le verbe « exige » est celui qui convient dans ce contexte. Si un transporteur routier donne pour instructions aux conducteurs de placer une copie du permis dans chaque véhicule utilitaire visé par le permis, mais que les conducteurs n'obtempèrent pas, il semblerait qu'il n'y aura pas contravention à cet alinéa : le transporteur routier aura respecté l'obligation prévue par le Règlement en se contentant de formuler cette exigence et le Règlement ne comporte aucune obligation correspondante faite aux conducteurs qui puisse être appliquée. Un verbe comme « veille à ce que » améliorerait le caractère exécutoire de cette obligation particulière.

30. Alinéa 67(1) b)

Cet alinéa oblige le transporteur routier à qui un permis est délivré à fournir au directeur une liste des véhicules utilitaires visés par le permis et à le tenir informé de tout changement pour qu'il puisse repérer rapidement et avec précision les véhicules. À quel moment après la délivrance du permis cette liste doit-elle être fournie?

De plus, pourquoi cette liste est-elle fournie uniquement après que le permis a déjà été délivré? Y a-t-il une raison pour laquelle cette liste plus précise de véhicules à laquelle le permis s'appliquerait ne pourrait pas être exigée au moment de la présentation de la demande initiale plutôt que la liste générale de tous les véhicules utilitaires que le transporteur routier exploite et qu'il doit fournir en vertu de l'alinéa 64(1) d)?

31. Alinéa 67(1) c)

Cet alinéa précise que le transporteur routier à qui un permis est délivré doit, « à la demande du directeur, [mettre] immédiatement à sa disposition », aux fins d'inspection, les fiches journalières et les documents justificatifs des conducteurs des véhicules utilitaires visés par le permis. Quel est l'effet recherché par le législateur en employant le mot « immédiatement » dans cette disposition? Je constate que cette nuance ne se retrouve pas au paragraphe 64(2), qui oblige également le transporteur routier à mettre des fiches journalières et des documents justificatifs à la disposition du directeur sur demande. Quel est l'effet visé en prévoyant cette différence de libellé dans ces deux dispositions?

La question de l'effet recherché par l'emploi du mot « immédiatement » se pose également à l'alinéa 83b) et aux paragraphes 98(1), 98(3) et 99(1).



32. Paragraphe 67(2)

Ce paragraphe prévoit que :

Un conducteur qui conduit en vertu d'un permis doit conduire, et le transporteur routier doit veiller à ce que le conducteur conduise conformément aux dispositions du permis.

Ce paragraphe semble viser à faire du défaut de se conformer aux dispositions d'un permis une infraction punissable. Bien que le paragraphe 18(1) de la Loi prévoit que quiconque enfreint les dispositions des textes d'application de la Loi commet une infraction, les modalités du permis sont établies par le directeur dans le cadre de l'exercice d'un pouvoir administratif. Comme le Comité l'a expliqué en 2006 dans le *Rapport n° 78 – Abrogation*, un pouvoir habilitant clair et précis est nécessaire pour pouvoir sanctionner en tant qu'infraction une contravention aux conditions d'un document administratif. Le pouvoir de prendre des règlements en vue « de régir la sécurité de l'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport routier » qui est prévu à l'alinéa 16.1(1) *a*) de la Loi peut être suffisant pour établir un régime permettant la délivrance de permis et la modification, la suspension ou l'annulation de ces permis pour défaut de se conformer à leurs conditions, mais il est insuffisant pour créer directement ou indirectement une infraction.

33. Paragraphe 68(2)

Ce paragraphe est ainsi libellé :

Le directeur choisit entre la modification, l'annulation ou la suspension du permis :

- a*) conformément aux lois de la province, s'il est directeur provincial;
- b*) conformément aux lois de la province dans laquelle le véhicule est immatriculé, s'il est le directeur fédéral.

Le Comité exprime régulièrement ses réserves quant aux règlements qui confèrent le pouvoir discrétionnaire d'annuler ou de suspendre un permis ou une licence si ces mêmes règlements ne donnent aucune indication sur la façon dont ce pouvoir discrétionnaire doit être exercé. Le paragraphe 68(2) semble porter sur la façon dont un directeur est censé choisir entre modifier, annuler ou suspendre un permis en fonction des lois provinciales. Existe-t-il dans chaque province des lois qui expliquent en détail les critères qu'un directeur doit appliquer pour prendre une telle décision et qui établissent des distinctions entre les situations qui mèneront une annulation et celles qui mèneront la suspension d'un permis ou d'une licence? Nous vous saurions gré de mentionner expressément les lois en question.



34. Paragraphe 68(3)

Ce paragraphe prévoit que :

Lorsque le directeur retire l'approbation donnée pour un permis délivré par un autre directeur, le directeur qui a délivré le permis le modifie afin de retirer l'autorisation d'exploiter un véhicule utilitaire en vertu du permis dans la province à l'égard de laquelle l'approbation a été retirée.

L'article 66 n'oblige pas le directeur qui délivre un permis à y préciser les provinces pour lesquelles l'autorisation d'exploiter est accordée. Si le but visé est d'obliger le directeur à préciser ce renseignement dans le permis, comme le paragraphe 68(3) le donne à penser, le Règlement devrait l'exiger clairement.

35. Paragrapes 76(2) et 76(3)

Le terme qui est défini à l'article 1 et qui est employé dans l'intertitre qui précède l'article 76 et au paragraphe 76(4) est « mauvaises conditions de circulation » (« adverse driving conditions »). Or, les paragraphes 76(2) et 76(3) emploient le terme « mauvaises conditions de la circulation ».

36. Alinéa 76(2) a)

Au sujet de la conduite au sud de 60° de latitude N, le paragraphe 76(2) permet de prolonger les heures de conduite, mais l'alinéa 76(2) a) mentionne la prolongation des « heures de conduite, [des] heures de service et [du] temps écoulé ». Dans la disposition équivalente concernant la conduite au nord de 60° de latitude N, le paragraphe 76(3) parle de prolongation des heures de conduite. Pourquoi y a-t-il une divergence entre ces dispositions alors que, dans les deux cas, seules les heures de conduite doivent être prolongées et non les heures de service, indépendamment des heures de conduite?

La même question s'applique au paragraphe 76(4), qui parle lui aussi du conducteur qui prolonge ses « heures de conduite, ses heures de service ou son temps écoulé ».

37. Alinéa 76(2) a) (version anglaise)

Cet alinéa emploie, dans sa version anglaise, le terme « elected cycle ». La version française de cet alinéa emploie le terme « le cycle qu'il suit », qui est celui qui est employé partout ailleurs dans le Règlement, notamment aux articles 49, 51, 52 et 83. Par souci d'uniformité, la version anglaise devrait également employer « the cycle the driver is following » plutôt que « elected cycle ».



Les mêmes observations valent également dans le cas de l'alinéa 81(2) c).

38. Alinéa 76(2) b) (version française)

La version anglaise de cet alinéa prévoit que : « the driver still takes the required 8 consecutive hours of off-duty time ». La version française prévoit que : « le conducteur a toujours les 8 heures de repos consécutives qui sont exigées ». Or, le Règlement, en règle générale, utilise le verbe « prendre » plutôt que le verbe « avoir » en pareil cas. Je vous renvoie à l'alinéa 76(3) b) à titre d'exemple.

39. Paragraphe 81(1) (version française)

La structure de la version française de ce paragraphe ne semble pas atteindre l'objectif visé par rapport à sa version anglaise et à celle d'autres dispositions. La version anglaise du paragraphe 81(1) est ainsi rédigée :

A motor carrier shall require every driver to fill out and every driver shall fill out a daily log each day that accounts for all of the driver's on-duty time and off-duty time for that day.

On constate, à la lecture de la version anglaise, qu'il existe deux conditions distinctes, l'une pour le transporteur routier et l'autre pour le conducteur. Or, la version française prévoit que « [l]e transporteur routier exige que tous les conducteurs remplissent chaque jour une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de service pour la journée, et ceux-ci sont tenus de se conformer à cette exigence ». Par conséquent, lorsque le transporteur routier omet d'exiger que le conducteur remplisse la fiche journalière, il n'y a pas d'obligation distincte correspondante pour le conducteur de remplir la fiche journalière. Il semblerait que la version française doive être modifiée pour créer deux exigences distinctes comme c'est le cas, par exemple, dans la version française du paragraphe 82(1) (« le transporteur routier exige que le conducteur consigne lisiblement, et le conducteur est tenu de consigner lisiblement, sur la fiche journalière [...] »).

40. Alinéa 82(1) b)

Le mot souligné suivant devrait être ajouté dans la version anglaise : « an oil well service vehicle permit ». Les mots soulignés suivants devraient être ajoutés à la version française : « d'un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole ».



- 14 -

41. Alinéa 82(1) e)

Aux termes de cet alinéa, le conducteur doit, au début de chaque jour, consigner sur la fiche journalière « les noms et adresses de la gare d'attache et de l'établissement principal de chaque transporteur routier par lequel le conducteur était employé ou dont les services ont été retenus au cours de cette journée ». Compte tenu du fait que ces renseignements ne seront connus qu'à la fin de chaque jour, il semble que ces renseignements devraient plutôt figurer au paragraphe 82(3) en tant que renseignements consignés dans la fiche journalière à la fin de chaque journée plutôt qu'au paragraphe 82(1), en tant que renseignements consignés sur la fiche journalière au début de chaque jour.

42. Alinéa 82(1) f)

Cet alinéa exige que certains renseignements soient consignés dans l'espace réservé aux « observations » de la fiche journalière « si le transporteur routier ou le conducteur n'était pas tenu de remplir une fiche journalière » au cours des jours précédents. Quelles dispositions obligent le transporteur routier à remplir une fiche journalière?

43. Paragraphe 82(2) (version française)

L'article « le » devrait être supprimé du passage suivant : « ainsi que le l'endroit ».

44. Alinéa 83b)

Cet alinéa permet au conducteur d'utiliser un enregistreur électronique pour consigner ses activités, s'il remplit notamment la condition suivante :

le conducteur est en mesure, à la demande d'un directeur ou d'un inspecteur, de fournir immédiatement les renseignements consignés pour les 14 jours précédents sur l'écran à affichage numérique de l'enregistreur électronique, sur des documents remplis à la main ou reproduits sous forme d'imprimés ou toute autre forme intelligible, ou une combinaison de ces moyens;

Quel est l'effet juridique visé par cet alinéa? L'alinéa 83c) semble déjà exiger que l'enregistreur ait une capacité d'« affichage », tandis que l'alinéa d) exige que l'enregistreur électronique permette au conducteur de remplir à la main une fiche pour « chaque jour » où ce dispositif est utilisé. Bien que l'alinéa b) exige que le dispositif permette de fournir des renseignements « sous toute autre forme intelligible », le fait



- 15 -

de satisfaire aux alinéas 83*c*) et *d*) semblerait satisfaire également à cet aspect de l'alinéa *b*). De plus, l'article 98 oblige le conducteur à produire sur demande à l'inspecteur les renseignements stockés dans l'enregistreur électronique. Bien que l'article 98 ne se rapporte qu'aux demandes formulées par les inspecteurs et non par les directeurs, il ne semble pas qu'il existe des cas dans lesquels un directeur demanderait ces renseignements à un conducteur plutôt qu'à un transporteur routier (en vertu de l'article 64). Qu'est-ce que l'alinéa 83*b*) ajoute à ce qui est déjà prévu ailleurs?

45. Alinéa 84*a*) (version anglaise)

Le mot souligné suivant devrait être ajouté à la version anglaise : « oil well service vehicle permit ».

46. Alinéa 85(2) *b*)

Cet alinéa prévoit que, lorsque plus d'un transporteur routier emploie ou retient les services d'un conducteur, les transporteurs routiers veillent à ce que le conducteur fasse parvenir l'original des documents justificatifs à la gare d'attache du transporteur routier « visé ». Doit-on comprendre que le transporteur routier pour lequel le conducteur travaille est celui dont il s'agit au moment où les documents justificatifs en cause sont travail? Est-il possible de rendre cette disposition du Règlement plus claire, étant donné qu'on ne sait pas avec certitude quel transporteur routier est « visé »?

47. Paragraphe 87(2)

La version anglaise de ce paragraphe prévoit que :

A motor carrier that determines that there has been non-compliance with these Regulations shall take immediate remedial action and record the dates on which the non-compliance occurred, the date of issuance of a notice of non-compliance and the action taken.

C'est la seule disposition du Règlement où est employé le terme « notice of non-compliance ». Le transporteur routier doit-il délivrer ce type d'avis dans tous les cas de « non-compliance »? Dans l'affirmative, quelle est la source de cette exigence? Quels renseignements cet avis renferme-t-il et quels détails doivent-ils contenir? Je constate que la version française du paragraphe 87(2) parle d'une « déclaration de la mise hors service » qui correspondrait en anglais à une « out-of-service declaration », alors que ce type de document ne peut être délivré que par un inspecteur ou un directeur et non par un transporteur routier.



- 16 -

48. Paragraphe 91(1)

Selon ce paragraphe, un directeur ou un inspecteur « peut » délivrer une déclaration de mise hors service à l'égard du conducteur dans diverses situations. Le mot « peut » indique que le directeur ou l'inspecteur dispose d'un pouvoir discrétionnaire de délivrer ou non une déclaration de mise hors service. Pourquoi le directeur ou l'inspecteur choisirait-il de délivrer une déclaration de mise hors service lorsqu'une des circonstances énumérées se produit? Quels sont les critères sur lesquels cette décision est fondée et ne pourrait-on pas énumérer ces critères de façon générale dans le Règlement?

49. Alinéa 91(1) c)

Cet alinéa parle de la production, par le conducteur, du « registre des fiches journalières conformément à l'article 98 ». Il semblerait que l'on devrait plutôt parler de « fiches journalières », étant donné que l'article 98 ne parle pas de « registre des fiches journalières ».

50. Alinéa 91(3) c)

Selon cet alinéa, une déclaration de mise hors service s'applique « pendant le nombre d'heures nécessaire pour corriger le manquement, si le conducteur ne se conforme pas à l'une des exigences relatives aux heures de repos qui sont prévues aux articles 12 à 29 ou 38 à 54 ». Il semblerait que cet alinéa devrait être modifié pour mentionner les articles 13 à 29 ou 39 à 54, étant donné que l'alinéa b) indique déjà la période à laquelle s'applique une déclaration de mise hors service si le conducteur contrevient à l'article 12 ou à l'article 38 (10 heures consécutives). De plus, il n'y a pas d'« exigences relatives aux heures de repos » aux articles 12 et 38.

De plus, cet alinéa devrait-il également mentionner le conducteur qui omet de se conformer aux exigences en matière d'heures de repos prévues par son permis? Il s'agit d'une des situations dans lesquelles une déclaration de mise hors service peut être délivrée en vertu du paragraphe 91(1), mais on ne trouve présentement aucune période correspondante au paragraphe (3).

51. Paragraphe 97(2)

Ce paragraphe prévoit que :

L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et y entrer, sauf dans la couchette, aux fins d'inspection des fiches journalières et des documents justificatifs.





Veut-on dire par là qu'un inspecteur ne peut entrer dans un véhicule utilitaire qu'après l'avoir immobilisé? En d'autres termes, est-ce exact de dire que, si un véhicule commercial est déjà immobilisé, l'inspecteur ne peut y pénétrer?

La même question vaut dans le cadre du paragraphe 97(3).

52. Paragraphe 97(3)

Ce paragraphe prévoit que :

L'inspecteur peut, en tout temps, immobiliser un véhicule utilitaire et entrer dans la couchette afin de vérifier si celle-ci est conforme aux exigences de l'annexe 1.

Quelles sont les conséquences prévues par le Règlement si l'inspecteur détermine que la couchette ne respecte pas les exigences de l'annexe 1?

53. Paragraphe 97(4)

Ce paragraphe prévoit que :

Il est interdit d'entraver l'action du directeur ou de l'inspecteur dans l'exercice de leurs fonctions en application du présent règlement ou de leur faire en connaissance de cause, oralement ou par écrit, une déclaration fautive ou trompeuse.

Ce paragraphe se trouve sous la rubrique « Inspections » et l'intertitre « Autorisation d'entrer en vue d'une inspection ». On ne trouve dans les dispositions connexes rien qui autorise un directeur à procéder à des inspections ou à entrer dans des locaux pour procéder à une inspection et l'on ne comprend donc pas vraiment pourquoi cette disposition précise parle d'un directeur. Si l'on voulait interdire au transporteur routier de faire une déclaration fautive ou trompeuse à un directeur lorsqu'il demande un permis, il serait beaucoup plus clair d'insérer cette disposition dans la partie du Règlement portant sur les transporteurs routiers, les directeurs et les permis plutôt que dans celle traitant des conducteurs, des inspecteurs et des inspections.

54. Paragraphe 98(4)

Le paragraphe 98(3) prévoit que :

À la demande de l'inspecteur, le conducteur lui remet immédiatement une copie des fiches journalières, des documents justificatifs et autres registres pertinents, ainsi que tout permis en vertu duquel il conduit,



- 18 -

pour les 14 jours précédents ou, s'il est impossible d'en faire une copie dans les circonstances, les originaux.

Le paragraphe 98(4) oblige ensuite l'inspecteur à fournir un accusé de réception « pour toute copie des fiches journalières, documents justificatifs et autres registres pertinents ». Comme le paragraphe (3) établit une distinction entre une « copie » et un « original », il y a une possible ambiguïté au paragraphe (4), qui exige un accusé de réception uniquement dans le cas d'une « copie ». On pourrait corriger cette ambiguïté en supprimant les mots « pour toute copie ». Je constate à cet égard que l'annexe 3 ne parle pas d'accusé de réception d'une « copie des fiches journalières », mais simplement d'accusé de réception des « fiches journalières ».

55. Alinéa 99(2) b) (version française)

Par souci d'uniformité, il semblerait qu'on devrait employer à cet alinéa le verbe « remettre » plutôt que le verbe « retourner » lorsqu'on parle de la remise d'un permis comme à l'alinéa a).

56. Annexe 1, articles 1d) et 1e) (iii)

L'article 1d) de l'annexe exige que la couchette installée dans l'espace de chargement soit « solidement cloisonnée » du reste de l'espace de chargement. L'alinéa 1e) (iii) exige toutefois, s'agissant d'un autocar, que la couchette soit séparée de la zone des passagers par « une barrière matérielle solide ». Quelle différence fait-on entre un espace « solidement » cloisonné et un espace séparé par une barrière « solide »? Je constate que la version française emploie, dans ces deux dispositions, les mots « solide / solidement » [en anglais « securely / solid »] ce qui semble donner à penser que l'exigence est la même dans les deux cas malgré le fait que la version anglaise emploie deux termes différents.

57. Annexe 1, article 1g)

La version anglaise de cet article prévoit que la couchette doit être construite « so that there are no impediments to ready entrance to or exit from the area » (non souligné dans l'original). La version française exige seulement qu'il « soit facile d'y entrer et d'en sortir ». Il semble que les conditions en matière de construction soient plus exigeantes dans la version anglaise.



- 19 -

Outre la divergence entre les deux versions, il semble que la version française soit redondante lorsqu'on la rapproche de l'article *h*), qui exige une façon directe et facile de passer de la couchette au siège ou au poste du conducteur (« il y a un moyen direct et facile de passer de la couchette au siège ou au poste du conducteur »). Si cette exigence est satisfaite, il semblerait qu'il soit également facile d'entrer et de sortir de la couchette.

La version anglaise de l'article *g*) pourrait toutefois être interprétée comme contredisant l'exigence de l'alinéa *m*). Si la couchette doit être équipée d'un dispositif permettant de prévenir l'éjection de l'occupant de la couchette, il doit alors dans certaines situations être difficile d'y entrer et d'en sortir bien qu'une issue de secours doive être prévue. Il semblerait qu'en supprimant tout simplement l'alinéa *g*), on réglerait la divergence entre la version française et la version anglaise de l'alinéa *g*), la redondance entre les alinéas *g*) et *h*) de la version française et la contradiction entre les alinéas *g*) et *m*) de la version anglaise.

58. Annexe 1, articles 1j), k) et l)

Ces dispositions renferment des qualificatifs subjectifs tels que chauffage « suffisant », « suffisamment » étanche, et couvertes et draps « adéquats ». Ces dispositions peuvent être mises en contraste avec l'alinéa *z*) qui exige simplement que la couchette soit « protégée contre les fuites et la surchauffe du système d'échappement du véhicule ».

Les qualificatifs subjectifs comme l'adjectif « raisonnable » sont, suivant l'ouvrage *Legal and Legislative Drafting* de Paul Salembier (2009), des mots et des termes à éviter étant donné qu'ils « créent toujours de l'incertitude » [TRADUCTION] (p. 133 et 135) :

Il est possible d'affirmer que, dans la plupart des cas, le sens des dispositions qui incorporent des qualificatifs subjectifs ne peut jamais être déterminé avec certitude, tant qu'elles n'ont pas donné lieu à un litige et qu'un tribunal n'a pas précisé le sens qu'il convenait de leur attribuer. Dans ces cas-là, le rédacteur s'est abstenu de créer une règle juridique et a ainsi simplement délégué aux tribunaux le soin de décider quelle devait être la nature de cette règle. Cette approche devrait normalement être considérée comme un échec flagrant du rédacteur. [TRADUCTION].

En l'espèce, par exemple, le transporteur routier, le conducteur et l'inspecteur peuvent tous avoir des opinions différentes sur la question de savoir si la couchette est équipée de couvertures et de draps « adéquats » de manière à garantir à l'occupant un



- 20 -

sommeil réparateur. S'il est nécessaire d'ajouter des mots aussi vagues et subjectifs dans ces dispositions, les critères qui seront utilisés pour déterminer si ces normes sont respectées doivent être également définis pour permettre aux personnes assujetties au Règlement de connaître avec suffisamment de certitude et à l'avance les exigences qu'elles doivent respecter.

59. Annexe 2

L'intertitre de l'annexe 2 renvoie au paragraphe 82(2) plutôt qu'à l'article 82 en général. Une grande partie des renseignements exigés par l'annexe concerne cependant le paragraphe 82(1) ou le paragraphe 82(3). Par conséquent, il est inexact de renvoyer au seul paragraphe 82(2). De plus, si la définition du terme « fiche journalière » à l'article 1 est exacte, il semblerait que l'intertitre « activités » devrait être remplacé par « fiche journalière » et que l'on devrait ajouter d'autres champs pour permettre l'inscription des autres renseignements exigés par l'article 82 (y compris le nom des coconducteurs, le numéro du véhicule utilitaire ou celui de sa plaque d'immatriculation, le relevé de l'odomètre et les noms et adresses de la gare d'attache et de l'établissement principal).

De plus, par souci d'uniformité avec les dispositions de fond (en l'occurrence, l'alinéa 82(1)*a*), les termes « Heure à laquelle la journée commence » devrait être remplacée par « Heure à laquelle le conducteur commence sa journée si ce n'est pas minuit ».

Dans l'attente de vos avis sur les présents commentaires, je vous prie d'agréer, Monsieur, d'accepter mes plus sincères salutations.

Cynthia Kirkby  
Avocate

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 17 mars 2016

Madame Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen  
de la réglementation  
A/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

Madame,

V/Réf. : DORS/2005-313, Règlement sur les heures de service des conducteurs de  
véhicule utilitaire

La présente fait suite à vos lettres du 2 octobre 2015 et du 10 février 2016 dans lesquelles vous sollicitiez mon avis au sujet de questions relatives au *Règlement* susmentionné. Vos lettres ont été étudiées en détail et des fonctionnaires de Transports Canada ont formulé les observations suivantes en réponse aux points soulevés.

Point 1 – Divergences linguistiques dans l'utilisation du terme « operating »

Transports Canada convient que, dans la première partie, il faut utiliser « drive » lorsque « conduire » est employé. Le Ministère reconnaît qu'il en va de même pour la deuxième partie. Lorsque la version anglaise utilise ce terme dans un sens plus général, comme dans « operated by a motor carrier », la version française devrait toujours employer soit « utilisé », soit « exploité ». Les changements seront apportés dans l'ensemble du *Règlement* le cas échéant.

Point 2 – Utilisation superflue de « risquerait de compromettre » ou « serait susceptible de compromettre » dans le texte

Transports Canada convient que l'utilisation de la norme minimale (« risquerait de compromettre » ou « serait susceptible de compromettre ») suffit et apportera la modification recommandée.

Point 3 – Article 1, définition de « mauvaises conditions de circulation » dans la version française

Le Ministère est d'accord. Dans la version française, la virgule devrait être placée avant « immédiatement » et non pas après. Le lien sera alors établi avec le moment où les conditions météorologiques ou routières défavorables n'étaient pas connues, plutôt qu'avec le moment du départ.



- 2 -

Point 4 – Article 1, définition de « fiche journalière »

Transports Canada reconnaît qu'il faut corriger les problèmes signalés à ce point. La définition de « fiche journalière » sera modifiée de sorte que la mention de l'annexe 2 n'y figure plus. L'annexe sera modifiée afin de supprimer tout le texte, sauf la grille et le texte qu'elle contient. De plus, l'annexe 2 ne sera mentionnée qu'au paragraphe 82(2) parce qu'elle ne concerne que les renseignements que ce paragraphe exige sur chaque « activité ».

Point 5 – Article 1, définition de « directeur » dans la version française

Le Ministère est d'accord. Dans la version française, l'article « un » devrait être utilisé dans les deux cas.

Point 6 – Article 1, définition de « enregistreur électronique »

Transports Canada convient que la notion d'enregistrement partiel est incompatible avec l'exigence de consigner faite à l'article 83. Par conséquent, le Ministère supprimera les mots « en tout ou en partie ».

Point 7 – Article 1, définition de « véhicule de service de puits de pétrole »

La version française de la définition de « véhicule de service de puits de pétrole » (*oil well service vehicle*) traduit bien l'objectif stratégique en référant à des « installations des puits » plutôt qu'à des « installations » seulement, comme dans la version anglaise. La définition du terme « oil well service vehicle » devrait être modifiée en conséquence afin d'y ajouter le mot « well ».

Point 8 – Article 1, définition de « heures de service »

Dans la version anglaise, les « heures de service » (*on-duty time*) comprennent le temps d'attente (*waiting for*) pendant qu'un véhicule est inspecté. Dans la version française, les « heures de services » comprennent l'attente « pendant qu'un véhicule utilitaire fait l'objet d'un entretien ». L'intention est d'inclure les deux périodes. Par conséquent, les versions anglaise et française devraient être modifiées en conséquence.

En ce qui concerne l'alinéa f) de la définition de « heures de service » (*on-duty time*), le libellé plus général de la version anglaise convient mieux puisqu'il vise toutes les situations où il y a une attente, tandis que la version française est plus normative, ce qui n'était pas l'intention DU législateur. Le Ministère propose de supprimer « à un bureau de douane ou à un poste de pesée » du libellé français.

Point 9 – Article 1, définition de « document justificatif »

De façon générale, un « document justificatif » s'entend de tout document autre que la fiche journalière de base servant à évaluer le respect du *Règlement*. Il s'agit d'un document comme un registre de paye, un registre d'atelier ou d'entretien, etc. Transports Canada propose de supprimer la mention « autres registres pertinents »



- 3 -

figurant à la définition du terme « établissement principal », ainsi qu'aux dispositions 84c), 98(1), 98(3) et 98(4). De plus, le Ministère propose de modifier la définition de « document justificatif » de sorte qu'il n'appartiendra plus au directeur ou à l'inspecteur d'établir, après le fait, ce qui constitue un document justificatif.

Point 10 – Alinéa 2(1)a)

Le libellé de l'alinéa 2(1)a) provient d'un règlement américain. Le Ministère confirme que, en raison de ce libellé, il n'y aurait pas d'exception au *Règlement* pour le transport de produits provenant d'endroits non mentionnés (comme, pour reprendre l'un de vos exemples, le transport de produits provenant de rivières). C'est là l'intention.

Point 11 – Sous-alinéa 2(1)e)(iv), version anglaise

Transports Canada est d'accord. Le sous-alinéa 2(1)e)(iv) devrait être modifié pour qu'il soit question de « daily log », terme défini dans le *Règlement*, plutôt que de « logbook ».

Point 12 – Paragraphe 2(2)

Transports Canada est d'accord. La version française du paragraphe 2(2) devrait reprendre la phrase utilisée à l'alinéa 2(1)e), soit « véhicules utilitaires lorsqu'ils sont utilisés à des fins personnelles ».

Point 13 – Alinéa 4a)

Transports Canada reconnaît que l'alinéa 4a) n'ajoute rien de plus que ce que prévoit l'alinéa 4b). Par conséquent, le Ministère propose de supprimer l'alinéa 4a).

Point 14 – Alinéa 4b)

Le Ministère est d'accord et modifiera la version française de l'alinéa 4b) pour que le terme « susceptible » y soit utilisé comme aux articles 61 à 65.

Point 15 – Paragraphes 18(3) et 19(3)

Les paragraphes 18(3) et 19(3) reprennent les exigences des articles 13 et 14 dans le but de spécifier que tout conducteur qui décide de ne plus se prévaloir de l'autre option de fractionnement des heures de repos pour assurer la conformité contrevient à l'article 13 ou 14, selon le cas, s'il ne respecte pas les conditions prévues au paragraphe 18(3) ou 19(3).

Comme il est clairement prévu aux paragraphes 18(1), 18(2), 19(2) et 19(3), il existe d'autres moyens acceptables d'assurer le respect des exigences prévues aux articles 13 et 14; par conséquent, la répétition aux paragraphes 18(3) et 19(3) des règles énoncées aux articles 13 et 14 peut être supprimée. Transports Canada a donc l'intention d'abroger les paragraphes 18(3) et 19(3).



- 4 -

Pour les mêmes motifs que ceux énoncés ci-dessus, le Ministère abrogera aussi les paragraphes 41(3) et 42(3).

Point 16 – alinéa 19(1)b)

Le Ministère est d'accord. L'alinéa 19(1)b) devrait être supprimé, car il est inutile.

Point 17 – Article 38

Transports Canada convient que l'article 38 devrait être supprimé, car les limites relatives aux heures de conduite et aux heures de service au nord du 60° sont prévues à l'article 39. Il n'y a pas de période précise à laquelle les limites s'appliquent. Conformément à l'intention du législateur exprimée par la règle explicite du paragraphe 39(2), le Ministère estime qu'il est nécessairement implicite au paragraphe 39(1) que le conducteur ne peut accumuler plus de 15 heures ou plus de 18 heures, respectivement, depuis la plus récente période d'au moins 8 heures de repos consécutives. Dans le contexte du Nord, il n'existe pas de définition de jour et, par conséquent, les limites ne sont pas établies sous l'angle d'une « limite quotidienne ».

Point 18 – Article 40

Transports Canada a l'intention de supprimer l'article 40.

Point 19 – Alinéa 41(1)a)

La version française traduit l'intention du législateur, soit que toute période de repos devrait être d'au moins 4 heures. La version anglaise doit donc être modifiée en conséquence.

Point 20 – Paragraphe 42(1), version française

Le Ministère est d'accord. Au paragraphe 42(1) de la version française, il manque un « s » au terme « aux exigence relatives ».

Point 21 – Article 51

Il n'est pas nécessaire, à l'article 26, de mentionner explicitement la remise à zéro dans le cas de la conduite au sud de 60° de latitude N. Par conséquent, Transports Canada a l'intention de supprimer cette mention à l'article 26 et à l'alinéa 27a).

Point 22 – Alinéa 54(1)b), version française

Le Ministère est d'accord. Le doublon « pour » sera supprimé.

Point 23 – Paragraphe 61(2)

Au paragraphe 61(2), le renvoi aux articles 64 à 68 vise à préciser que ces dispositions s'appliquent « avec les adaptations nécessaires ». L'énoncé permet de modifier les règles qui s'appliqueraient autrement en vertu des articles 64 à 68. Ainsi, en raison du paragraphe 61(2) et de l'énoncé susmentionné, le directeur peut préciser au permis





spécial que la durée de celui-ci ne peut être supérieure à trois ans malgré l'alinéa 66b) qui limite habituellement à un an la durée du permis.

Point 24 – Paragraphe 63(2)

Transports Canada est d'accord. Le paragraphe 63(2) du *Règlement* devrait utiliser le terme défini « véhicule de service de puits de pétrole », plutôt que le terme « véhicule de services de puits ».

Point 25 – Alinéa 64(1)b)

Le Ministère convient que le pouvoir d'exiger « tout autre renseignement » devrait faire l'objet d'une disposition distincte du paragraphe 64(1) et qu'une telle disposition devrait mentionner que le pouvoir du directeur d'exiger « d'autres renseignements » ne peut être exercé qu'après le dépôt de la demande.

Point 26 – Sous-alinéa 64(1)m) et alinéa 65(2)b)

Transports Canada est d'accord, mais estime par ailleurs que les termes « délivré » (en ce qui concerne la délivrance des permis) ou « l'octroi du permis » (en ce qui concerne l'octroi des permis) ont le même sens. En fait, lorsqu'un permis est octroyé, il est délivré. Inversement, lorsque le permis n'est pas octroyé, il n'est pas délivré. Cependant, le Ministère accepte d'uniformiser le libellé. Pour être cohérent avec la version anglaise de la disposition, qui emploie le terme « granting », le terme utilisé devrait être « l'octroi du permis ».

Point 27 – Alinéa 66a)

Aux termes de l'alinéa 64(1)i), le demandeur est tenu de fournir les raisons pour lesquelles il demande un permis. Il peut, par exemple, vouloir obtenir une réduction de ses heures de repos afin de pouvoir livrer des marchandises périssables (voir le sous-alinéa 62b)(1)(ii)). Les précisions indiquées au permis aident les agents d'exécution à évaluer la conformité.

Point 28 – Alinéa 66c), paragraphe 67(2) et alinéa 68(1)a)

Transports Canada est d'accord. La version française du paragraphe 67(2) devrait faire mention de « conditions », plutôt que de « dispositions », et l'alinéa 68(1)a) de la version anglaise devrait faire mention de « any of the terms and conditions », plutôt que de « any condition ».

Point 29 – Alinéa 67(1)a)

Le Ministère convient que le terme « exige » devrait être remplacé par le terme « veille à ce ».

Point 30 – Alinéa 67(1)b)

L'intention du législateur est que la liste soit remise avant le début des activités visées par le permis parce que le transporteur routier déterminera quels véhicules seront utilisés conformément au permis seulement lorsqu'il aura examiné les conditions du



- 6 -

permis. Transports Canada modifiera l'alinéa 67(1)b) en même temps que les alinéas 64(1)b) et d) afin de préciser l'exigence.

Point 31 – Alinéa 67(1)c)

Le paragraphe 64(2) porte sur les détails de la demande. Il est inutile d'insérer le mot « immédiatement », car la demande est évaluée dans le temps. On communique avec le demandeur s'il est tenu de fournir d'autres renseignements avant l'approbation de sa demande. À l'alinéa 67(1)c), on s'attend à ce que la fiche journalière et les documents justificatifs puissent être consultés immédiatement dans le cas d'une enquête ou d'une vérification visant à vérifier le respect des conditions du permis. Les dispositions 83b), 98(1) et (3) et 99(1) servent généralement aux inspecteurs sur la route (en présence du conducteur), qui ont besoin des renseignements immédiatement pour vérifier la conformité et que le véhicule peut partir sans délai.

Point 32 – Paragraphe 67(2)

Transports Canada ne souscrit pas à la position du Comité selon laquelle il faut un pouvoir habilitant exprès pour autoriser une disposition exigeant que tout titulaire d'un permis délivré sous le régime de la *Loi sur la sécurité automobile* en respecte les conditions. De l'avis du Ministère, la disposition contestée constitue un exercice valide du pouvoir de réglementation. Transports Canada présentera la question aux provinces et territoires, chargés de l'application des conditions des permis, pour connaître leur opinion sur les conséquences qu'aurait l'absence du paragraphe 67(2) avant de prendre position.

Point 33 – Paragraphe 68(2)

Au moment de la rédaction du paragraphe 68(2), Transports Canada s'attendait à ce que les provinces et les territoires adoptent des lois précisant les critères qu'un directeur applique lorsqu'il décide de suspendre ou d'annuler un permis. Cependant, le Ministère vient de communiquer avec les provinces et les territoires, et il semble qu'il n'existe aucune loi de ce genre. Vu l'absence de lois provinciales que les directeurs appliqueraient pour faire la distinction entre les circonstances menant à l'annulation du permis et celles menant à sa suspension, Transports Canada supprimera le paragraphe 68(2) et consultera les provinces et les territoires pour tenter de fixer des critères qui figureront dans le *Règlement*.

Point 34 – Paragraphe 68(3)

Transports Canada modifiera l'article 66 afin d'exiger que le directeur qui délivre un permis y précise les provinces où le véhicule utilitaire circulera en vertu du permis.

Point 35 – Paragraphes 76(2) et (3)

Le terme « mauvaises conditions de circulation » est un terme défini qui devrait être employé partout. Les paragraphes 76(2) et (3), qui emploient « mauvaises conditions de la circulation », sont donc fautifs et devraient être modifiés.



- 7 -

Point 36 – Alinéa 76(2)a)

La raison pour laquelle il est fait mention de la prolongation des heures de conduite au sud de 60° de latitude, mais pas au nord de cette latitude, c'est qu'au sud de la latitude 60°, il est possible que le conducteur dépasse la limite des heures de service en raison des heures de conduite supplémentaires. La situation ne se présente pas pour la conduite au nord de la latitude 60°.

Étant donné que les « heures de conduite » sont aussi les « heures de service », lorsqu'il y a prolongation des heures de conduite permises au sud de la latitude 60°, il doit y avoir une prolongation correspondante des heures de service. Autrement, le conducteur qui conduirait un véhicule pendant plus de 14 heures, mais sans dépasser 15 heures, excéderait la limite des heures de service, tout en respectant la limite des heures de conduite prolongées (soit 15 heures) fixée au paragraphe 76(2). Il est implicite, au paragraphe 76(2), que la limite des 14 heures de service établie à l'article 13 peut également être prolongée d'au plus deux heures. Cette implication découle de la règle énoncée à l'alinéa 76(2)a) selon laquelle les heures de service ne peuvent être prolongées de plus de deux heures.

La situation est différente pour la conduite au nord de la latitude 60°. En effet, il n'est pas utile de mentionner la prolongation des heures de service au paragraphe 76(3) parce qu'une prolongation maximale de deux heures des heures de conduite (soit 17 heures plutôt que 15 heures) n'entraînerait pas le dépassement de la limite de 18 heures.

Point 37 – Alinéa 76(2)a), version anglaise

Les articles 49, 51 et 52 utilisent le verbe « follow » lorsqu'il est question d'un cycle. À la lecture de ces dispositions, on constate que a) le conducteur doit suivre l'un des deux cycles (art. 49), et b) que pendant que le conducteur suit l'un des deux cycles, certaines obligations s'ensuivent. Or, une telle structure n'est pas nécessaire aux alinéas 76(2)a) et 81(2)c). L'emploi du terme « elected cycle » est une façon plus courte de dire « the cycle that the driver follows ». Transports Canada ne croit pas que ces dispositions doivent nécessairement être modifiées, comme il est proposé.

Point 38 – Alinéa 76(2)b), version française

Le Ministère reconnaît qu'il faudrait utiliser le verbe « prendre » à l'alinéa 76(2)b), plutôt que le verbe « avoir », dans « le conducteur a toujours les 8 heures de repos ».

Point 39 – Paragraphe 81(1), version française

Le Ministère convient que la version française du paragraphe 81(1) n'énonce pas clairement la deuxième exigence distincte, comme le fait le paragraphe 82(1). Le paragraphe 81(1) devrait être modifié pour énoncer clairement cette deuxième exigence distincte.



- 8 -

Point 40 – Alinéa 82(1)b)

Transports Canada reconnaît que l'alinéa 82(1)b) devrait être modifié par adjonction des mots soulignés suivants : « an oil well service vehicle permit » et « d'un permis visant un véhicule de service de puits de pétrole ».

Point 41 – Alinéa 82(1)e)

Le Ministère n'est pas du même avis. Il est rare que le conducteur ne sache pas, au début de la journée, pour qui il travaillera ce jour-là. Néanmoins, compte tenu de vos observations, l'emploi du passé dans la disposition est problématique; en particulier, « était employé ou dont les services ont été retenus au cours de cette journée » indique erronément que les renseignements sont consignés sur la fiche à la fin de la journée.

Pour les raisons susmentionnées, l'alinéa 82(1)e) devrait être modifié pour être libellé ainsi : « s'ils sont connus, les noms et adresses de la gare d'attache et de l'établissement principal de chaque transporteur routier par lequel le conducteur sera employé ou dont les services seront retenus au cours de cette journée ».

Point 42 – Alinéa 82(1)f)

L'alinéa 85(3)b) est la disposition qui exige que le transporteur routier conserve les fiches journalières. Plus précisément, cette disposition prévoit que le transporteur routier doit conserver en ordre chronologique les fiches journalières de chaque conducteur pendant au moins six mois.

Point 43 – Paragraphe 82(2), version française

Transports Canada convient que le paragraphe 82(2) devrait être modifié afin de supprimer l'article « le » dans « ainsi que ~~le~~ l'endroit ».

Point 44 – Alinéa 83b)

Sur le plan juridique, l'alinéa 83b) a pour effet d'accorder au conducteur et au transporteur routier le pouvoir discrétionnaire de produire, pour l'inspecteur, des renseignements relatifs aux activités sur des documents remplis à la main, sur un écran à affichage numérique, sous forme d'imprimés ou sous toute « autre forme intelligible » ou dans une combinaison de formes intelligibles.

Transports Canada ne croit pas que les alinéas 83b) et c) ont un élément de conformité en commun. L'alinéa 83c) prévoit que l'enregistreur électronique doit afficher des renseignements précis sur les activités, mais il reste muet quant au format dans lequel le conducteur doit fournir à l'inspecteur les renseignements nécessaires à l'inspection.

L'alinéa 83d) vise à permettre à l'inspecteur de demander une fiche journalière remplie à la main, que le conducteur produit à partir des renseignements contenus dans l'enregistreur, dans les cas où l'inspecteur ne peut accepter d'autres formats possibles



- 9 -

(affichage numérique ou documents imprimés). Cela est incompatible avec l'alinéa 83b) selon lequel l'utilisation d'un document rempli à la main n'est pas obligatoire et selon lequel le conducteur a le choix de produire tout document « intelligible » (p. ex. un imprimé).

Dans le cadre d'une prochaine initiative réglementaire distincte, Transports Canada proposera de modifier le *Règlement* afin de rendre obligatoire l'utilisation du chronotachygraphe. L'incohérence entre les exigences des alinéas 83b) et d) sera corrigée à ce moment-là. De plus, Transports Canada est en mesure de confirmer qu'un « directeur », par opposition à un « inspecteur », ne demanderait pas de renseignements sur les activités à un conducteur; par conséquent, le Ministère proposera également de supprimer la mention de « directeur » à l'article 83.

Quant à l'article 98, le Ministère est d'avis que l'alinéa 83b) diffère de l'article 98 en ce sens qu'il exige du conducteur, relativement aux appareils électroniques, qu'il « extrai[e] les renseignements stockés par l'enregistreur pour chaque jour où celui-ci était utilisé ». En ce qui concerne le type de renseignements à produire pour l'inspecteur, ce que demande l'article 98 est différent de ce que demande l'alinéa 83b).

Point 45 – Alinéa 84a), version anglaise

Transports Canada est d'accord. L'alinéa 84a) devrait être modifié par adjonction du terme « vehicle » de sorte que le permis visé soit un « oil well service vehicle permit ».

Point 46 – Alinéa 85(2)b)

Le Ministère convient que l'alinéa 85(2)b) a avantage à être plus clair et accepte d'apporter les modifications nécessaires.

Point 47 – Paragraphe 87(2)

Le Ministère devra corriger les deux versions. L'avis officiel d'inobservation n'est pas nécessaire et, par conséquent, la mention de cet avis devrait être supprimée.

Point 48 – Paragraphe 91(1)

L'inspecteur peut décider de ne pas délivrer de « déclaration de mise hors service » pour de nombreuses raisons, par exemple, lorsque le véhicule transporte des marchandises périssables ou qu'il se trouve dans un lieu éloigné qui n'est pas sûr pour le conducteur, le véhicule ou le chargement. L'intention à l'origine du paragraphe 91(1) est que la délivrance de la déclaration doit reposer sur l'une des raisons mentionnées à cette disposition. Cependant, l'emploi du mot « peut » permet de tenir compte des rares cas où une ou plusieurs de ces raisons n'entraînent pas nécessairement la délivrance d'une déclaration par l'inspecteur.



- 10 -

Point 49 – Alinéa 91(1)c)

Pour les raisons invoquées, le Ministère reconnaît que l'alinéa 91(1)c) devrait mentionner les « fiches journalières » et non le « registre des fiches journalières »; l'alinéa sera modifié en conséquence.

Point 50 – Alinéa 91(3)c)

Transports Canada est en mesure de confirmer qu'à l'alinéa 91(3)c) le renvoi à l'article 12 sera remplacé par un renvoi à l'article 13 et que le renvoi à l'article 38 sera remplacé par un renvoi à l'article 39. Étant donné que l'article 38 ne comprend pas d'exigence relative aux heures de repos, le Ministère supprimera le renvoi à cet article à l'alinéa 91(3)b). Merci d'avoir relevé cette erreur. Quant à la question de savoir si l'alinéa 91(3)c) devrait mentionner le conducteur qui ne se conforme pas à l'exigence relative aux heures de repos prévue au « permis », le Ministère confirme que la non-conformité à un permis s'avère en fait une autre situation où la déclaration de mise hors service s'appliquerait, conformément à l'alinéa 91(3)c), au nombre d'heures requis pour corriger l'omission. Transports Canada prévoit modifier l'alinéa 91(3)c) par adjonction de la mention de la non-conformité au permis.

Point 51 – Paragraphe 97(2)

Transports Canada est d'accord et supprimera la notion d'« immobiliser » aux paragraphes 97(2) et 97(3) du *Règlement*.

Point 52 – Paragraphe 97(3)

Lorsque l'inspecteur établit qu'un espace du véhicule utilitaire n'est pas conforme aux exigences de l'annexe 1, alors cet espace ne correspondra pas à la définition de « couchette » figurant à l'article 1 du *Règlement*. Par conséquent, le conducteur ne pourra pas se prévaloir des dispositions du *Règlement* qui permettent de fractionner la période de repos (article 18, 19, 41 et 42).

Point 53 – Paragraphe 97(4)

Transports Canada est d'accord. La mention de « directeur » sera supprimée du paragraphe 97(4).

Point 54 – Paragraphe 98(4)

Le Ministère est d'accord et propose de modifier le paragraphe 98(4) de sorte que l'inspecteur fournisse un accusé de réception pour tout document conservé, qu'il s'agisse d'une copie ou de l'original.

Point 55 – Alinéa 99(2)b), version française

Transports Canada est d'accord. Par souci d'uniformité, la version française de l'alinéa 99(2)b) devrait utiliser le verbe « remettre », plutôt que le verbe « retourner », pour parler du fait de rendre le permis, comme à l'alinéa 99(2)a).



- 11 -

Point 56 – Annexe 1, alinéa 1d) et sous-alinéa e)(iii)

Transports Canada ne croit pas qu'il soit nécessaire de modifier l'annexe 1 à la suite de vos observations sur cet alinéa. Il existe une différence entre un espace solidement cloisonné (où la cloison peut vraisemblablement prendre différentes formes, mais doit être solide afin de ne pas céder) et un espace séparé par une barrière solide (p. ex. un mur séparant la couchette du reste de la cabine). De plus, les sens français et anglais conviennent chacun au contexte et, par conséquent, il n'y a pas de divergence de sens entre les versions française et anglaise.

Point 57 – Annexe 1, alinéa 1g)

En ce qui concerne le premier point, Transports Canada reconnaît que la version anglaise semble être plus exigeante. La version française devrait être modifiée pour correspondre à la version anglaise. Par contre, pour ce qui est du deuxième point, le Ministère est d'avis qu'il peut être facile d'entrer et de sortir de la couchette tout en l'équipant d'un dispositif permettant de prévenir l'éjection. Il estime que les deux exigences ne sont pas nécessairement incompatibles.

Point 58 – Annexe 1, alinéas 1j), k) et l)

Transports Canada reconnaît que les termes « suffisant » et « adéquat » sont subjectifs, mais croit que les dispositions ne devraient pas être modifiées parce que leur libellé s'harmonise avec celui des dispositions correspondantes du document américain intitulé *Title 49 – Part 393.76 Sleeper Berths* afin de ne pas être un obstacle réglementaire pour les camions qui sont équipés d'une couchette et qui effectuent le transport transfrontalier de marchandises.

Point 59 – Annexe 2

Le Ministère reconnaît qu'il faut modifier la page et propose de ne conserver que la grille.

En espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes salutations distinguées.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel

