

## Appendix K

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.



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATION

s/s 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

11.



April 18, 2016

Ms. Sandra Hassan  
Assistant Deputy Minister and Counsel  
Law Branch  
Department of Finance  
90 Elgin Street, 17<sup>th</sup> Floor  
OTTAWA, Ontario K1A 0G5

Dear Ms. Hassan:

Our Files: SOR/2007-255, Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporations Act)  
SOR/2007-256, Eligible Financial Contract General Rules (Bankruptcy and Insolvency Act)  
SOR/2007-257, Eligible Financial Contract General Rules (Companies' Creditors Arrangement Act)  
SOR/2007-258, Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act)

The above-referenced regulations were considered by the Joint Committee at its meeting of April 14, 2016. At that time, members took note of the advice in your letter of July 3, 2015 that amendments would be made to correct the discrepancy between the English and French version of the definition of "derivatives agreement" at the next available opportunity and that an analysis is being undertaken by the Department with a view to clarifying the meaning of "clearing agency" in these Regulations.

I am instructed to ask whether you are yet in a position to advise as to the result of this analysis and when the Committee may expect the Department's amendments to be brought forward.

I look forward to receiving your reply

Yours sincerely,

Peter Bernhardt  
General Counsel

/mh



Department of Finance  
Canada

Ministère des Finances  
Canada

Assistant Deputy Minister

Sous-ministre adjointe



C.C. on: SOR/2007-256  
SOR/2007-257  
SOR/2007-258

AUG 22 2016

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

RECEIVED/REÇU

AUG 29 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt,

**SOR/2007-255, *Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act)***

Thank you for your recent correspondence in which you requested an update on the timing of the Department of Finance's amendments to the above noted regulations.

I am pleased to inform you that the Department of Finance recently amended certain regulations, including those noted above, through SOR/2016-142, *Regulations Amending Certain Department of Finance Regulations (Miscellaneous Program)*, published in the *Canada Gazette, Part II*, on June 29, 2016.

Amendments to the *Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act)* have been made to correct the discrepancy between the English and French version of the definition of "derivatives agreement".

With regards to assessing the clarity of the distinction between "clearing agency" and "clearing agent" in the regulations, the Department continues its consultation with other federal agencies in reviewing our legislative and regulatory frameworks in the area of resolution of financial institutions. Within this context, the Department will continue its analysis on whether amendments are required to further clarify its definition. If changes are required, the Department will endeavor to make them at the next available opportunity.

Please note that SOR/2007-256, *Eligible Financial Contract General Rules (Bankruptcy and Insolvency Act)*, SOR/2007-257, *Eligible Financial Contract General Rules (Companies' Creditors Arrangement Act)* and SOR/2007-258, *Eligible Financial Contract Regulations (Winding-up and Restructuring Act)* are under the purview of the Minister of Innovation, Science and Economic Development Canada. These regulations were amended through SOR/2016/144, *Regulations Amending Certain Department of Industry Regulations (Miscellaneous Program)* published in the *Canada Gazette, Part II*, on June 29, 2016.

Canada

- 2 -



Thank you for your patience and for taking the time to write to us about your concerns.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michel LeFrançois".

Michel LeFrançois  
A/Assistant Deputy Minister and Counsel  
Law Branch

## Annexe K

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 18 avril 2016

M<sup>me</sup> Sandra Hassan  
Sous-ministre adjointe et conseillère juridique  
Direction juridique  
Ministère des Finances  
90, rue Elgin, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1A 0G5

Madame,

N/Réf. :	DORS/2007-255,	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada)
	DORS/2007-256,	Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité)
	DORS/2007-257,	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies)
	DORS/2007-258,	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations)

---

Le Comité mixte a examiné les *Règlements* susmentionnés à sa réunion du 14 avril 2016. Les membres ont alors pris connaissance de votre lettre du 3 juillet 2015, dans laquelle vous indiquiez que des modifications seraient apportées afin de corriger le plus tôt possible l'incohérence entre la version anglaise et française de la définition de « contrat dérivé » et que le Ministère menait une analyse dans le but de préciser la définition d'« agence de compensation et de dépôt » dans le *Règlement*.

J'ai reçu l'instruction de vous demander si vous êtes en mesure de m'aviser du résultat de cette analyse et du moment où le Comité peut s'attendre à ce que les modifications soient apportées.

J'espère recevoir une réponse de votre part.

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

/mh

Peter Bernhardt  
Avocat general



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 22 août 2016

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

Monsieur,

DORS/2007-255, Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société  
d'assurance-dépôts du Canada)

Nous vous remercions de votre dernière lettre dans laquelle vous demandiez quand le ministère des Finances apportera les modifications au *Règlement* mentionné en rubrique.

Je suis ravi de vous informer que le ministère des Finances a récemment modifié certains règlements, dont le *Règlement* susmentionné, par le DORS/2016-142, *Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Finances)*, publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 29 juin 2016.

Des modifications au *Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada)* ont été apportées afin de corriger l'incohérence entre la version anglaise et la version française de la définition de « contrat dérivé ».

Pour ce qui est d'évaluer la distinction entre « agence de compensation et de dépôt » et « agent de compensation », le Ministère continue ses consultations auprès d'autres organismes fédéraux dans le cadre de son examen des cadres législatif et réglementaire relativement au redressement des institutions financières. Dans ce contexte, le Ministère poursuivra son analyse afin de savoir s'il faut modifier la définition pour la préciser. Si des modifications sont requises, le Ministère tâchera de les apporter le plus tôt possible.

Veuillez noter que les DORS/2007-256, *Règles générales relatives aux contrats financiers admissibles (Loi sur la faillite et l'insolvabilité)*, DORS/2007-257, *Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies)*, DORS/2007-258, *Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur les liquidations et les restructurations)* relèvent du ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique.



- 2 -

Ces règlements ont été modifiés par le DORS/2016-144, *Règlement correctif visant certains règlements du ministère de l'Industrie*, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 29 juin 2016.

Je vous remercie de votre patience et du temps que vous avez pris pour me faire part de vos préoccupations.

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

Michel LeFrançois  
Sous-ministre adjoint et conseiller juridique par intérim  
Direction juridique

## Appendix L

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/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 BRITTKREUZ, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

## CO-PRÉSIDENTS

SÉNATRICE DENISE BATTERS, Q.C.  
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉ

## VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ  
GARRY BRITTKREUZ, DÉPUTÉ

June 12, 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 Files: SOR/2008-120, Vessel Operation Restriction Regulations, as amended by  
SOR/2010-34 and SOR/2010-226

The above-mentioned instruments were before the Joint Committee at its meeting of June 11, 2015. At that time, the Committee took note of the proposed schedule of regulatory amendment packages set out in your letter of March 2, 2015, beginning with the eleven amendments to be published in the *Canada Gazette* by mid-2015. With respect to the third package of amendments, to be made in 2016, your letter indicates that Schedule 2, Part 2, Items 1 to 60 will be amended to ensure the geographical coordinates are standardized using the Gazetteer of Canada's reference system. This was raised in item 23 of Mr. Jacques Rousseau's letter of August 23, 2011, which indicates that the same issue applies with respect to items 1 to 91 of Part 1 of Schedule 3, items 1 to 27 of Part 2 of Schedule 5, items 1 to 5 of Part 2 of Schedule 7, and items 1 and 2 of Part 2 of Schedule 8. Your confirmation that these items will be amended along with items 1 to 60 of Part 2 of Schedule 2 would be valued.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

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

JUL 28 2015

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

RECEIVED/REÇU  
AUG 04 2015  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your file: SOR/2008-120, *Vessel Operations Restriction Regulations*, as amended by SOR/2010-34 and SOR/2010-226**

Further to my letter of March 2, 2015, I am pleased to inform you that promised amendments made under the above-mentioned file were recently published in two separate regulatory amendments.

In the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 149, No. 12, on June 17, 2015, as SOR/2015-123, *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*, the amendment addresses the following points raised in Counsel's letter of August 23, 2011:

3. Amending subsection 9(5) as to harmonize the French and English versions.
6. Amending subsection 11(1).
9. Amending subsection 14(4) as to harmonize the French and English versions.
14. Amending the table in section 16, Item 18 as to harmonize the French and English versions.
17. Amending sections 19 and 20 as to harmonize the French and English versions.
18. Amending Schedule 1, Part 1, Item 14 in the Northeast Region as to harmonize the French and English versions.
20. Amending Schedule 1, Part 1, Item 10 in the Peace River Region as to harmonize the French and English versions.

... 2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0088 (1007-03)



- 2 -



22. Amending Schedule 1, Part 2, Item 22 as to harmonize the French and English versions.
26. Amending Schedule 2, Part 3, Item 5 to ensure the proper reference to Peche Island.
27. Amending the English version of Schedule 5, Part 3, Item 5 in the Haliburton Area to correct the spelling of the word "boundaries".

The amendment also address the Counsel's letter of

- August 31, 2011 by amending paragraph 3(2)(d); and
- November 25, 2013, as it respects the language discrepancy, by amending paragraph 14(2)(b) as to harmonize the French and English versions.

In the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 149, No. 13, on July 1, 2015, as SOR/2015-161, *Regulations Amending Certain Department of Transport Regulations Concerning Marine Safety and Security (Miscellaneous Program)*, the amendment addresses the following points raised in Counsel's letter of August 23, 2011:

10. Amending subsection 15(1).
19. Amending Schedule 1, Part 1, Items 44 and 45 in the Northeast Region to ensure the geographical coordinates are standardized using the Alberta Land Titles Act reference system.
19. Amending Schedule 3, Part 3, Item 20 in the Central Region to ensure the geographical coordinates are standardized using the Alberta Land Titles Act reference system.
21. Amending Schedule 1, Part 2, Item 20, Note 1.
24. Amending Schedule 2, Part 2, Item 61 to include the geographical coordinates as found in the Gazetteer of Canada's reference system.
25. Amending Schedule 2, Part 2, Items 81, 89 and 91.

Lastly, I would like to acknowledge receipt of your letter of June 12, 2015. A reply to your recent letter will be sent to you in the near future.

I trust that the forgoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat



Transport Transports  
Canada 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

SEP 3 0 2015

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

RECEIVED/REÇU  
OCT 03 2015  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your File: SOR/2008-120, *Vessel Operation Restriction Regulations*, as amended  
by SOR/2010-34, SOR/2010-226, SOR/2014-210, and SOR/2015-123**

Thank you for your letter dated June 12, 2015 regarding the *Vessel Operation Restriction Regulations*, as amended by SOR/2010-34, SOR/2010-226, SOR/2014-210 and SOR/2015-123, regarding item 23, which was originally raised in Mr. Jacques Rousseau's letter of August 23, 2011.

Your letter has been reviewed in detail, and Transport Canada officials would like to confirm that it is the Department's intention to amend items 1 to 91 of Part 1 of Schedule 3, items 1 to 27 of Part 2 of Schedule 5, items 1 to 5 of Part 2 of Schedule 7, and items 1 and 2 of Part 2 of Schedule 8, in addition to items 1 to 60 of Part 2 of Schedule 2. It is anticipated that these amendments will be published in Part II of the *Canada Gazette* mid-2016.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

Canada

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-6751  
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATION

s/s LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-6751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



April 21, 2016

Mr. Simon Dubé  
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/2008-120, Vessel Operation Restriction Regulations, as amended by SOR/2010-34 and SOR/2010-226

I refer to your letter of September 30, 2015, and would appreciate your advice as to progress.

Yours sincerely,

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

JUL - 4 2016

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

RECEIVED/REÇU  
JUL 07 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

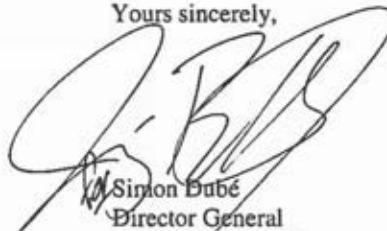
**Your File: SOR/2008-120, *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*, as amended by SOR/2010-34 and SOR/2010-226**

Thank you for your letter dated April 21, 2016 regarding the *Vessel Operation Restriction Regulations*, as amended by SOR/2010-34, SOR/2010-226.

To be as efficient as possible and to distribute its resources effectively, Transport Canada is pleased to inform the Committee that this file is being considered as part of the miscellaneous regulatory amendments omnibus proposal by the Regulatory Sector of the Treasury Board Secretariat, in partnership with the Legislative Services Branch of the Department of Justice. Transport Canada anticipates the promised amendments to the Regulations to be made by early 2017.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,



Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

Canada

[www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

03-0068 (1108-04)

## Annexe L

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 12 juin 2015

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a/s de 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/2008-120, Règlement sur les restrictions visant l'utilisation  
des bâtiments, modifié par DORS/2010-34 et  
DORS/2010-226

Le Comité a examiné les instruments susmentionnés à sa réunion du 11 juin 2015. À ce moment-là, il a pris note de la proposition d'échéancier concernant les ensembles de modifications réglementaires présentée dans votre lettre du 2 mars 2015, à commencer par la publication des 11 modifications dans la *Gazette du Canada* au milieu de 2015. En ce qui a trait au troisième ensemble de modifications, qui doivent être apportées en 2016, votre lettre précise que des modifications visant les articles 1 à 60 de la partie 2, annexe 2 du *Règlement* seront apportées afin d'assurer la normalisation des coordonnées géographiques selon le système de référence du Répertoire géographique du Canada. Cette question a été soulevée au point 23 de la lettre de M. Jacques Rousseau datée du 23 août 2011, qui précise que la même question s'applique aux articles 1 à 91 de la partie 1, annexe 3, aux articles 1 à 27 de la partie 2, annexe 5, aux articles 1 à 5 de la partie 2, annexe 7, et aux articles 1 et 2 de la partie 2, annexe 8. Je vous serais reconnaissante de confirmer que ces articles seront modifiés au même moment que les articles 1 à 60 de la partie 2, annexe 2.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 28 juillet 2015

Madame Cynthia Kirkby, avocate  
Comité mixte permanent d'examen  
de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2008-120, Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des  
bâtiments, modifié par DORS/2010-34 et  
DORS/2010-226

La présente fait suite à ma correspondance du 2 mars 2015. J'ai le plaisir de vous annoncer que les modifications promises au titre du dossier susmentionné ont récemment été publiées dans le cadre de deux modifications réglementaires distinctes.

Dans la *Gazette du Canada*, partie II, vol. 149, n° 12, publiée le 17 juin 2015, sous le titre DORS/2015-123, *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, les modifications portent sur les points suivants soulevés dans la lettre de l'avocat-conseil du 23 août 2011 :

3. modification du paragraphe 9(5) de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
6. modification du paragraphe 11(1);
9. modification du paragraphe 14(4) de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
14. modification de l'article 18 dans le tableau de l'article 16 de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
17. modification des articles 19 et 20 de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
18. modification de l'article 14 de la partie 1, annexe 1 (Région du nord-est) de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
20. modification de l'article 10 (Région de Peace River) de la partie 1, annexe 1, de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
22. modification de l'article 22 de la partie 2, annexe 1, de manière à harmoniser les versions anglaise et française;
26. modification de l'article 5 de la partie 3, annexe 2, pour mettre à jour la mention de Peche Island;
27. modification de la version anglaise de l'article 5 (Haliburton Area) de la partie 3, annexe 5, pour corriger l'orthographe du mot « boundaries ».

- 2 -



Les modifications tiennent également compte des lettres de l'avocat-conseil suivantes :

- la lettre du 31 août 2011, car elles modifient l'alinéa 3(2)d);
- la lettre du 25 novembre 2013 en ce qui concerne l'écart de sens, car elles modifient l'alinéa 14(2)b) de manière à harmoniser les versions anglaise et française.

Dans la *Gazette du Canada*, partie II, vol. 149, n° 13, publiée le 1<sup>er</sup> juillet 2015, sous le titre DORS/2015-161, *Règlement correctif visant certains règlements concernant la sécurité et la sûreté maritimes (ministère des Transports)*, les modifications portent sur les points suivants soulevés dans la lettre de l'avocat-conseil datée du 23 août 2011 :

10. modification du paragraphe 15(1);
19. modification des articles 44 et 45 de la partie 1 de l'annexe 1 (Région du nord-est) pour assurer la normalisation des coordonnées géographiques selon le système de référence de l'*Alberta Land Titles Act*;
19. modification de l'article 20 de la partie 3, annexe 3 (Région du centre) pour assurer la normalisation des coordonnées géographiques selon le système de référence de l'*Alberta Land Titles Act*;
21. modification de la note 1 à l'article 20 de la partie 2, annexe 1;
24. modification de l'article 61 de la partie 2, annexe 2, pour inclure les coordonnées géographiques utilisées dans le système de référence du Répertoire géographique du Canada;
25. modification des articles 81, 89 et 91 de la partie 2, annexe 2.

Enfin, j'aimerais accuser réception de votre correspondance du 12 juin 2015. Une réponse vous sera transmise prochainement.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 30 septembre 2015

Madame Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen  
de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2008-120, Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, modifié par DORS/2010-34, DORS/2010-226, DORS/2014-210 et DORS/2015-123

---

Je vous remercie pour votre lettre du 12 juin 2015 concernant le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, modifié par DORS/2010-34, DORS/2010-226, DORS/2014-210 et DORS/2015-123, plus précisément le point 23, qui a initialement été soulevé dans la lettre de M. Jacques Rousseau du 23 août 2011.

Votre lettre a été examinée en détail et les fonctionnaires de Transports Canada confirment que le Ministère a l'intention de modifier les articles 1 à 91 de la partie 1, annexe 3, les articles 1 à 27 de la partie 2, annexe 5, les articles 1 à 5 de la partie 2, annexe 7, les articles 1 et 2 de la partie 2, annexe 8 ainsi que les articles 1 à 60 de la partie 2, annexe 2. Ces modifications devraient être publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* au milieu de 2016.

J'espère que le Comité jugera cette réponse acceptable.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel





TRANSLATION/TRADUCTION

Le 21 avril 2016

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel  
a/s de 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/2008-120, Règlement sur les restrictions visant l'utilisation  
des bâtiments, modifié par DORS/2010-34 et  
DORS/2010-226

---

Le présente fait suite à votre lettre du 30 septembre 2015, je vous saurais gré de  
m'informer de l'état d'avancement de ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 juillet 2016

Madame Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen  
de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2008-120, Règlement sur les restrictions visant l'utilisation  
des bâtiments, modifié par DORS/2010-34 et  
DORS/2010-226

---

Je vous remercie de votre lettre du 21 avril 2016 concernant le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, modifié par DORS/2010-34 et DORS/2010-226.

Transports Canada, dans l'optique d'être aussi efficace que possible et de répartir ses ressources judicieusement, a le plaisir d'informer le Comité que ce dossier est examiné dans le cadre d'un projet omnibus visant l'apport d'une série de modifications réglementaires entrepris par le secteur de la réglementation du Secrétariat du Conseil du Trésor, en partenariat avec la Direction des services législatifs du ministère de la Justice. Transports Canada prévoit apporter les modifications proposées au *Règlement* au début de 2017.

J'espère que le Comité jugera cette réponse acceptable.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel

## Appendix M

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.c.  
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉE

## VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ  
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ



May 4, 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/2014-233, Railway Safety Administrative Monetary Penalties 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.

As a preliminary matter, it would seem that section 47 of the *Railway Safety Act* ought to have been recited as an enabling authority for these Regulations, in relation to section 4 and Schedule 2. While the recommendation portion mentions subsection 40.11(2) of the Act, this subsection only refers to an authorization in prescribed form; it does not confer the authority to prescribe the form of that authorization. Rather, section 47 authorizes the Governor in Council to make regulations prescribing anything that by the Act is to be prescribed, in this instance the form of the authorization referred to in subsection 40.11(2).

1. Schedule 1, Part 1, item 1

This item establishes a maximum fine of \$25,000 for an individual and \$125,000 for a corporation with respect to a violation of subsection 7(2.1) of the Act, which reads as follows:



A railway company shall file with the Minister for approval any engineering standards in respect of any matter referred to in subsection (1) that it proposes to formulate or revise on its own initiative.

Section 4 of the Act defines a “railway company” as meaning “a person that constructs, operates or maintains a railway,” and further defines “person” as including “a government of a municipality and a road authority.” Are there railway companies that are natural persons, as opposed to legal persons? If so, how does the enforcement officer determine whether that particular railway company should pay the penalty as an “individual” (column 2) or as a “corporation” (column 3)? If not, why is it necessary to prescribe a maximum amount payable in respect of an individual for this item?

The same comments apply with respect to items 6, 8, 9, 10, 22 and 23 of this Part, as well as to item 5 of Part 3 and to Part 4 in its entirety.

2. Schedule 1, Part 1, item 6

This item establishes maximum amounts payable of \$50,000 for an individual and \$250,000 for a corporation in respect of section 17.2 of the Act, which reads as follows:

No railway company shall operate or maintain a railway, including any railway work or railway equipment, and no local railway company shall operate railway equipment on a railway, otherwise than in accordance with a railway operating certificate and — except to the extent that the company is exempt from their application under section 22 or 22.1 — with the regulations and the rules made under sections 19 and 20 that apply to the company.

Paragraph 3(1)(b) of the Regulations, however, separately designates violations of a rule in force under section 19 or 20 of the Act, subject to a maximum amount payable of \$25,000 in the case of an individual and \$125,000 in the case of a corporation. This would appear to create the potential for two railway companies in identical situations to be penalized differently, if one enforcement officer proceeds under paragraph 3(1)(b) and one proceeds under item 6 of Part 1 of Schedule 1. It would seem that this duplication should be addressed, to avoid the potential that the applicable penalties could be unduly dependent on the administrative discretion of the enforcement officer.

3. Schedule 1, Part 1, item 14

This item designates section 31 of the Act as a provision the contravention of which may be proceeded with as a violation in accordance with sections 40.13 to 40.22 of the Act. There are ten subsections to section 31, however, and it is not



clear what the relevant “violation” would be unless the intent of item 14 is to be able to fine railway safety inspectors.

For example, subsection 31(1) reads as follows:

If a railway safety inspector is of the opinion that the standard of construction or maintenance of a line work or railway equipment of a company poses a threat to safe railway operations, the inspector

(a) shall, by notice sent to the company, inform the company of that opinion and of the reasons for it; and

(b) may, in the notice, if the inspector is satisfied that the threat is immediate, order the company to ensure that the line work or railway equipment not be used, or not be used otherwise than under terms and conditions specified in the notice, until the threat is removed to the inspector’s satisfaction.

It seems unlikely that the intent of the designation of section 31 is to be able to fine the railway safety inspector if he or she forms the requisite opinion but then fails to send a notice to inform the company of that opinion and of the reasons for it. Further, it is difficult to see how anyone could violate certain subsections of section 31 at all (for example, subsection 31(7)), which suggests that the designation of section 31 in its entirety is too general.

What seems more likely is that the intent is to be able to assess a penalty against a person that fails to comply with an order made by the railway safety inspector under section 31. If this is correct, it would seem that paragraph 3(1)(a) of the Regulations should be amended to refer to the relevant subsections of section 31, since it is that paragraph that relates to contraventions of orders made under the Act.

#### 4. Schedule 1, Part 1, item 15

This item establishes penalties in respect of the violation of subsection 32(1) of the Act, which reads as follows:

32. (1) Where, in the opinion of the Minister,

(a) a railway work the construction of which began after the coming into force of this section has not been constructed in accordance with the requirements imposed by or under this Act,

(b) any railway work has not been altered in accordance with the requirements imposed by or under this Act, or



(c) any railway work is not being, or has not been, maintained in accordance with the requirements imposed by or under this Act,

the Minister may

(d) by notice sent to the person responsible for the work, order the person to remove or modify the work, and

(e) where a person fails to comply with an order made under paragraph (d), remove and destroy the work concerned and sell, give away or otherwise dispose of the materials contained in that work.

There does not appear to be any way to contravene this provision, since it relates only to the Minister and then in only permissive terms. There is no legal obligation established in subsection 32(1) with respect to anyone, even the Minister. (While it may be possible to amend the Regulations to refer to the contravention of an order made under paragraph 32(1)(d), rather than to the contravention of subsection 32(1) itself, a related question would then be whether Parliament intended for failure to comply with such an order to be punishable in this manner given the existence of the specific consequences contemplated by paragraph 32(1)(e) for such failure.)

5. Schedule 1, Part 1, item 16

Again, this item does not appear to achieve what was likely intended. The only person who could contravene subsection 32(3) of the Act is the Minister, and then only if he or she forms the requisite opinion but fails to send the required notices to inform the person and the railway company of that opinion and of the reasons for it.

If the intent is to be able to penalize the violation of one of the discretionary orders made by the Minister under this subsection, then it would seem that it is paragraph 3(1)(a) and not Schedule 1 that should refer to subsection 32(3) of the Act.

6. Schedule 1, Part 1, item 17

Item 17 refers to subsection 33(1) of the Act, which states:

If the Minister is of the opinion that there is an immediate threat to safe railway operations or the security of railway transportation, the Minister may, by emergency directive sent to a company, order it

(a) either absolutely or to the extent specified in the directive, to stop using the kind of railway works or railway equipment or following the maintenance or operating practice that poses the threat; or



(b) to follow a maintenance or operating practice specified in the directive if the threat is posed by the company's failure to follow that practice.

As was discussed in relation to item 15, there is no requirement in this provision that can be contravened, even by the Minister, since it is merely permissive.

What seems likely is that the intent is to create penalties for the violation of an "emergency directive" made under this subsection. While paragraph 40.1(a)(ii) of the Act does authorize the Governor in Council to, by regulation, designate "any ... emergency directive made under this Act" as a provision the contravention of which may be proceeded with as a violation in accordance with sections 40.13 to 40.22, the Regulations do not currently do so.

7. Schedule 1, Part 1, item 19

This item establishes a maximum penalty of \$25,000 for an individual and \$125,000 for a corporation in respect of a violation of subsection 35(3) of the Act, which states:

A person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that the person is the holder of such a position.

This would appear to be an obligation that can only relate to a specific, identifiable individual. If this is correct, why is there a maximum available penalty for a corporation in respect of this subsection?

8. Schedule 1, Part 1, item 20

This item refers to section 36 of the Act, which cannot be contravened as it merely grants a discretionary power to the Minister to order a company to provide specified information. Again, if the intent is to create penalties for the violation of an order made by the Minister, it would appear to be paragraph 3(1)(a) of the Regulations that should refer to section 36 of the Act, not Schedule 1.

9. Schedule 1, Part 2

Part 2 of this Schedule designates provisions of the *Railway Safety Management System Regulations*. Those Regulations were repealed as of April 1, 2015, however, by section 89 of the *Railway Safety Management System Regulations, 2015*, SOR/2015-26. As a result, Part 2 in its entirety should be repealed.

- 6 -



I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "C Kirkby".

Cynthia Kirkby  
Counsel

/mn



STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SIR VICTOR DENISI-BATTLES, Q.C.  
CHRIS CHARLTON, M.P.

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.  
GARRY BRETHERIDGE, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

c/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO-PRÉSIDENTS

SIR VICTOR DENISI-BATTLES, Q.C.  
CHRIS CHARLTON, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ  
GARRY BRETHERIDGE, DÉPUTÉ



June 23, 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/2015-133, Regulations Amending the Railway Safety  
Administrative Monetary Penalties Regulations

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

1. Schedule 1, Part 1, item 16.1

This item designates subsection 32(3.1) of the Act, which reads as follows:

If the Minister is of the opinion that the safety management system established by a company has deficiencies that risk compromising railway safety, the Minister may, by notice sent to the company, order the company to take the necessary corrective measures.

Since this provision simply permits the Minister to make an order, it cannot be contravened. If the intent was to designate the contravention of an order made by the Minister under this subsection, a reference to subsection 32(3.1) should instead be added to paragraph 3(1)(a) of the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*, since that is the provision that designates orders issued by the Minister.

2. Schedule 1, Part 2

The amending regulations replace Part 2 of Schedule 1 to the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations* in its entirety, which addresses the ninth

- 2 -



point of my letter of May 4, 2015, in connection with those Regulations. Since all of the designated provisions create obligations in respect of either a “railway company” or a “local railway company,” however, the issue raised in the first point of that letter arises here as well. Are there railway companies and local railway companies that are natural persons, as opposed to legal persons? If so, how does the enforcement officer determine whether that particular railway company should pay the penalty as an “individual” (column 2) or as a “corporation” (column 3)? If not, why is it necessary to prescribe a maximum amount payable in respect of an individual for these items?

Further, each of the designated provisions under Part 2 relates to a railway company operating a railway, or to a local railway company operating railway equipment on a railway, specifically to ensuring safety in those operations. As a result, I wonder whether the designation of these provisions creates duplication. Specifically, section 17.2 of the Act is already designated as item 6 of Part 1 of Schedule 1, and reads as follows:

No railway company shall operate or maintain a railway, including any railway work or railway equipment, and no local railway company shall operate railway equipment on a railway, otherwise than in accordance with a railway operating certificate and — except to the extent that the company is exempt from their application under section 22 or 22.1 — with the regulations and the rules made under sections 19 and 20 that apply to the company.

If a railway company or local railway company fails to operate a railway or railway equipment on a railway in accordance with the *Railway Safety Management System Regulations, 2015*, it seems that this could be a contravention of either that section of the Act or the relevant section of the Regulations. This would appear to create the potential for two companies in identical situations to be penalized differently, if one enforcement officer proceeds under the relevant item of Part 2 of Schedule 1 and one proceeds under item 6 of Part 1. If this is correct, then this duplication should be addressed, to avoid the potential that the applicable penalties could be unduly dependent on the administrative discretion of the enforcement officer.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

Cynthia Kirkby  
Counsel

/mh



Transport Transports  
Canada 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

AUG 21 2015  
AUG

RECEIVED/REÇU

AUG 26 2015

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

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

Dear Ms. Kirkby:

**Your File: SOR/2014-233, *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations***

This correspondence is further to your letter dated May 4, 2015 in which you shared your observations regarding Schedule 1, Part 1, items 1, 6, 14, 15, 16, 17, 19, and 20; and Schedule 1, Part 2 of the above-mentioned regulations.

With respect to the preliminary matter noted, the Department agrees that section 47 of the *Railway Safety Act* (the Act) should have been cited as the enabling authority for section 4 and Schedule 2 of the Regulations. The omission was an oversight and the Department will ensure that future amendments to the Regulations cite section 47 as an enabling authority if required.

**1. Schedule 1, Part 1, item 1**

This item raised concerns regarding whether there are railway companies that are natural persons and, if so, how the enforcement officer determines whether a railway company should pay the penalty as an "individual" or a "corporation".

The definition of a "railway company" in the Act means a person that constructs, operates or maintains a railway. This could include a natural person or a legal person. Railway companies could be operated by sole proprietors. An enforcement officer determines whether a particular railway company should pay the penalty as an "individual" or as a "corporation" based on the legal status of the company and the nature of the violation.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1007-03)



- 2 -

**2. Schedule 1, Part 1, item 6**

This item raised the concern that two railway companies in identical situations could be penalized differently if one enforcement officer proceeded under paragraph 3(1)(b) and another proceeded under item 6 Part 1 of Schedule 1, and that penalties could unduly depend on the administrative discretion of the enforcement officer.

Paragraph 3(1)(b) provides greater clarity of application because it pertains directly to specific contents of the rules making the nature of the violation clear. Section 17.2 of the Act includes the obligation on a company to operate in accordance with not only the rules, but also regulations and the railway operating certificate, which underlies the need to designate this provision.

In addition, Departmental policy indicates that the Director General, Rail Safety must approve the issuance of all administrative monetary penalties, thereby ensuring consistent penalization of rule violations and avoiding the concern raised regarding undue dependence on the administrative discretion of the individual enforcement officer.

**3. Schedule 1, Part 1, item 14**

The Department confirms that the intent of designating section 31 of the Act was to be able to assess a penalty against a person that fails to comply with an order made by the railway safety inspector under section 31. The Department will amend the Regulations to reflect that intent.

**4. Schedule 1, Part 1, item 15**

The Department confirms that the intent of designating subsection 32(1) of the Act was to be able to penalize the violation of an order made under paragraph 32(1)(d). The Department will amend the Regulations to reflect that intent.

**5. Schedule 1, Part 1, item 16**

The Department confirms that the intent of designating subsection 32(3) of the Act was to be able to penalize the violation of one of the discretionary orders made by the Minister under this subsection. The Department will amend the Regulations to reflect that intent.

**6. Schedule 1, Part 1, item 17**

The Department confirms that the intent of designating subsection 33(1) of the Act was to be able to penalize the violation of an emergency directive made under this subsection. The Department will amend the Regulations to reflect that intent.

.../3



- 3 -

**7. Schedule 1, Part 1, item 19**

The Department will examine the application of subsection 35(3) of the Act to a corporation and consider removing the maximum amount payable from column 3 of item 19 in Part 1 of Schedule 1 of the Regulations.

**8. Schedule 1, Part 1, item 20**

The Department confirms that the intent of designating section 36 of the Act was to create penalties for the violation of an order made by the Minister under this section. The Department will amend the Regulations to reflect that intent.

**9. Schedule 1, Part 2**

The Department agrees and is pleased to inform you that amendments pertaining to Part 2 of Schedule 1 were published on June 17, 2015, in the *Canada Gazette, Part II*, volume 149, no. 12, as SOR/2015-133, *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*. As noted in your letter dated June 23, 2015, Part 2 of Schedule 1 of the Regulations was replaced with designated provisions for the *Railway Safety Management System Regulations, 2015*.

I trust the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "Simon Dubé".

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



PARLIAMENT | PARLEMENT  
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION



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

September 1, 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/2014-233, Railway Safety Administrative Monetary Penalties  
Regulations

I am in receipt of your letter of August 21, 2015, regarding the above-mentioned instrument. I note your agreement that section 47 of the *Railway Safety Act* ought to have been cited as an enabling authority and your commitment that future amendments will cite this section when appropriate. As well, we are in agreement that no further action is required with respect to item 9 of my original letter of May 4, 2015, since Part 2 of Schedule 1 was replaced in its entirety by *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*, SOR/2015-133. With respect to the remaining matters, I would appreciate your further clarification before presenting the file to the Committee.

1. Schedule 1, Part 1, item 1

The question raised in respect of this item and others was whether a “railway company” can be both an individual and a corporation, and if so how it is decided whether the penalty for an individual or a corporation should apply. Your letter indicates that a railway company may indeed be a natural person or a legal person, and that the enforcement officer determines whether the individual or corporate penalty should apply “based on the legal status of the company and the nature of the



violation.” Further detail of how the enforcement officer makes this determination would be appreciated.

For example, item 1 refers to subsection 7(2.1) of the Act, which requires a railway company to file with the Minister for approval various engineering standards it proposes to formulate or revise on its own initiative. You note that a railway company could be operated by a sole proprietor, which would appear to refer to the “legal status of the company.” Is it the case that if the “legal status” of a railway company is a sole proprietorship then the individual fine will apply, while if a railway company is a corporation then the corporation fine will apply? If so, what is the relevance of “the nature of the violation”? Can a railway company that is a corporation fail to file its engineering standards in such a manner that “the nature of the violation” will result in an individual fine rather than a corporate fine, and vice versa?

2. Schedule 1, Part 1, item 6

The issue raised in relation to this item is that the Regulations establish two different sets of fines for failure to comply with rules in force under sections 19 and 20 of the Act. If the enforcement officer proceeds under paragraph 3(1)(b), the maximum fine is \$25,000 for an individual and \$125,000 for a corporation, but if the enforcement officer proceeds under item 6, the maximum fine doubles, even though the company’s conduct is the same in both instances. It was therefore suggested that this duplication should be addressed, to avoid the potential that the applicable penalties could be unduly dependent on the administrative discretion of the enforcement officer.

Your letter indicated the following:

Paragraph 3(1)(b) provides greater clarity of application because it pertains directly to specific contents of the rules making the nature of the violation clear. Section 17.2 of the Act includes the obligation on a company to operate in accordance with not only the rules, but also regulations and the railway operating certificate, which underlies the need to designate this provision.

In addition, Departmental policy indicates that the Director General, Rail Safety must approve the issuance of all administrative monetary penalties, thereby ensuring consistent penalization of rule violations and avoiding the concern raised regarding undue dependence on the administrative discretion of the individual enforcement officer.

It is true that section 17.2 of the Act is broader than paragraph 3(1)(b) of the Regulations, in that it also encompasses failure to comply with the regulations and with the railway operating certificate. This does not, however, address the matter of

- 3 -



the two distinct sets of penalties available in the Regulations for failure to comply with the rules. Further, Departmental policy is not law, and the approach described in your letter seems to simply replace the exercise of discretion by one administrative official with that of another. Correcting the issue in the Regulations themselves is preferable to “avoiding the concern” through a policy that appears to involve reading item 6 as if it designates only a portion of section 17.2, when in fact it designates section 17.2 in its entirety. If the reference to item 6 is intended to be read as referring to only a portion of section 17.2, the Regulations themselves should say so.

7. Schedule 1, Part 1, item 19

This item establishes maximum fines in relation to subsection 35(3) of the Act, which states:

A person who holds a designated position in a railway company shall, prior to any examination by a physician or optometrist, advise the physician or optometrist that the person is the holder of such a position.

In my original letter, I noted that this would appear to be an obligation that can only relate to a specific, identifiable individual, and so I asked why there is a maximum penalty available in respect of a corporation. Your response indicated that the Department “will examine the application of subsection 35(3) of the Act to a corporation and consider removing the maximum amount payable” in relation to a corporation for this item. I expect the Committee would value being apprised of the results of the Department’s examination.

Finally, in respect of points 3, 4, 5, 6 and 8 of my original letter, are you in a position to advise when it is expected that the promised amendments will be made?

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

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

NOV 1 0 2015

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

RECEIVED/REÇU

NOV 1 8 2015

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your File: SOR/2015-133, *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations***

This correspondence is further to your letter dated June 23, 2015, in which you shared your observations regarding Schedule 1, Part 1, item 16.1, and Schedule 1, Part 2 of the above-mentioned *Regulations*.

**1. Schedule 1, Part 1, item 16.1**

The Department confirms that the intent of designating subsection 32(3.1) of the *Railway Safety Act* was to be able to penalize the violation of an order made under this subsection. The Department will amend the *Regulations* to reflect that intent.

**2. Schedule 1, Part 2**

With respect to railway companies that are natural persons, the Department's response of August 21, 2015, addressed this issue raised in the first point of your letter of May 4, 2015, regarding SOR/2014-233, *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*. A copy of this letter is attached for your ease of reference.

This point also raised the concern that two railway companies in identical situations could be penalized differently if one enforcement officer proceeded under the relevant item of Part 2 of Schedule 1 and another proceeded under item 6 Part 1 of Schedule 1, and that penalties could unduly depend on the administrative discretion of the enforcement officer.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1007-03)



- 2 -

The Department uses a graduated and proportionate enforcement approach to educate, deter, and when necessary, penalize those who contravene the *Railway Safety Act* or its associated instruments, such as regulations and rules.

The Department may promote compliance by offering assistance, advice and guidance to regulated entities. In some cases, enforcement response will be necessary and will normally escalate in severity to achieve an appropriate result according to applicable legislative and regulatory provisions and also the approved decision-making process. The Department's decision-making process takes into account the level of risk associated with the non-compliance and also the level of risk that the alleged contravener represents. When determining the type of enforcement response that is required, many factors are considered such as risk, impact, due diligence, compliance history, intent and aggravating factors. In some circumstances, the Department will take and escalate actions immediately on a precautionary basis for the safety and security and the reduction of the environmental impact of the transportation system.

Depending on the risk assessment of a particular situation involving non-compliance, the Department has different options of enforcement tools that are provided under the *Act*. For example, the Department has the option to issue an administrative monetary penalty under section 17.2 or 40.14 of the *Act*, suspend or cancel the company's railway operating certificate under section 17.4 of the *Act*, or prosecute the company under section 41 of the *Act*.

Designation of provisions of the *Railway Safety Management System Regulations, 2015* provides greater clarity of application because it pertains directly to specific contents of the regulations making the nature of the violation clear. Section 17.2 of the *Act* includes the obligation on a company to operate in accordance with not only the regulations, but also rules and the railway operating certificate, which underlies the need to designate this provision. Furthermore, this provision enables the penalization of a company where the rule or regulation places an obligation on an employee and the department wants to hold the company liable for its employee's non-compliance. Depending on the circumstances, the Department may issue an administrative monetary penalty to the employee, the company, or both in order to reach compliance.

Finally, as indicated in the Department's letter dated August 21, 2015, regarding the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations, SOR/2014-233*, departmental policy indicates that the Director General, Rail Safety, must approve the issuance of all administrative monetary penalties, thereby ensuring consistent penalization of regulation violations and avoiding the concern raised regarding undue dependence on the administrative discretion of the individual enforcement officer.

.../3



- 3 -

I trust the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

*Simon Dubé*  
Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

Enclosure

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

c/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
FAX: 943-2109



PARLIAMENT | PARLEMENT  
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION



s/ LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

November 24, 2015

Mr. Simon Dubé  
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/2015-133, Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations

I am in receipt of your letter of November 10, 2015, concerning the above-mentioned instrument. As you are aware, the issues raised in relation to this instrument overlap with those raised in relation to SOR/2014-233, *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*. Your letter of November 10, in relation to SOR/2015-133, makes similar arguments as were set out in your letter of August 21, 2015, in relation to SOR/2014-133. Since I responded to those arguments in my letter of September 1, 2015, in relation to SOR/2014-233, I will await your response to that letter and will consider it applicable to both files, subject to your indicating the contrary.

I note in passing, however, that comments in your letter of November 10 about other compliance and enforcement options and about administrative monetary penalties issued to employees do not appear to be relevant, since the issues raised relate only to the administrative monetary penalties regime, and the designated provisions in Part 2 of Schedule 1 place obligations only on railway companies and local railway companies, not on employees of those companies.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "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

DEC - 1 2015

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

RECEIVED/REÇU  
DEC 07 2015  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your File:** *SOR/2014-233, Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*

This correspondence is further to your letter dated September 1, 2015, in which you requested further clarification regarding Schedule 1, Part 1, items 1, 6, and 19 of the above-mentioned Regulations, following your original letter of May 4, 2015, and the Department's response of August 21, 2015.

#### 1. Schedule 1, Part 1, item 1

In the response letter of August 21, 2015, the Department indicated that the enforcement officer determines whether a particular railway company should pay the penalty as an "individual" or as a "corporation" based on the legal status of the company and the nature of the violation.

The "legal status" refers to whether the company is incorporated or recognized under the law as a legal person endowed with juridical personality, or whether the individuals forming the company are legally responsible for its actions. In the event of a violation by a company, the Department could apply the individual administrative monetary penalty where the company is not a legal person (e.g. a sole proprietorship or association), and apply the corporation administrative monetary penalty where the company is a legal person.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1007-03)



- 2 -

The nature of the violation relates to whether the provision places an obligation on an individual or a company, and whether an individual acted independently outside of the company's authority. For example, if the provision of a rule places an obligation on an employee, the penalization for the violation of the rule depends on the party responsible to incentivize compliance. If the evidence shows that a company instructed the employee to take the action associated with the non-compliance, then the Department could issue an administrative monetary penalty to the company for non-compliance with section 17.2 of the *Railway Safety Act* (the *Act*). On the other hand, if the evidence shows that the employee acted independently of the company's direction, then the Department could issue an administrative monetary penalty for a non-compliance of the applicable provision of the regulations or rule to that individual. Finally, if the evidence shows that both the company and the employee are liable, the Department could issue an administrative monetary penalty to both.

## 2. Schedule 1, Part 1, item 6

The Department's response of November 10, 2015, addressed a similar issue raised in point 2 of your letter of June 23, 2015, regarding SOR/2015-133, *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*.

The Department uses a graduated and proportionate enforcement approach to educate, deter, and when necessary, penalize those who contravene the *Railway Safety Act* or its associated instruments, such as regulations and rules.

The Department may promote compliance by offering assistance, advice and guidance to regulated entities. In some cases, enforcement response will be necessary and will normally escalate in severity to achieve an appropriate result according to applicable legislative and regulatory provisions and also the approved decision-making process. The Department's decision-making process takes into account the level of risk associated with the non-compliance and also the level of risk that the alleged contravener represents. When determining the type of enforcement response that is required, many factors are considered such as risk, impact, due diligence, compliance history, intent and aggravating factors. In some circumstances, the Department will take and escalate actions immediately on a precautionary basis for the safety and security and the reduction of the environmental impact of the transportation system.

.../3



- 3 -

Depending on the risk assessment of a particular situation involving non-compliance, the Department has different options of enforcement tools that are provided under the *Act*. For example, the Department has the option to issue an administrative monetary penalty under section 17.2 or 40.14 of the *Act*, suspend or cancel the company's railway operating certificate under section 17.4 of the *Act*, or prosecute the company under section 41 of the *Act*. As mentioned above, section 17.2 of the *Act* enables the penalization of a company where the rule or regulation places an obligation on an employee and the Department wants to hold the company liable for its employee's non-compliance. Depending on the circumstances, the Department may issue an administrative monetary penalty to the employee, the company, or both in order to reach compliance.

**7. Schedule 1, Part 1, item 19**

Further to an examination of the application of subsection 35(3) of the *Act*, the Department agrees that the obligation can only relate to a specific, identifiable individual.

Since there is no need for a maximum available penalty for a corporation in respect of this subsection, the Department will amend the Regulations accordingly.

Finally, in respect of points 3, 4, 5, 6 and 8 of your original letter of May 4, 2015, the Department anticipates the promised amendments to be made in 2016.

I trust the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script that reads "Simon Dubé".

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

## Annexe M

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 4 mai 2015

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général par intérim  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2014-233, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires  
relatives à la sécurité ferroviaire

---

J'ai examiné le *Règlement* mentionné en rubrique avant d'en saisir le Comité mixte et j'aimerais avoir votre avis au sujet des questions suivantes.

D'entrée de jeu, il semble que l'article 47 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* aurait dû être mentionné comme la disposition habilitante du *Règlement*, particulièrement à l'article 4 et l'annexe 2. Quoique la partie consacrée à la recommandation fasse état du paragraphe 40.11(2) de la *Loi*, cette disposition renvoie seulement à un certificat établi en la forme fixée par règlement; elle ne confère pas le pouvoir d'établir la forme de ce certificat. Au lieu de cela, l'article 47 autorise le gouverneur en conseil à prendre « toute mesure d'ordre réglementaire prévue par la présente loi ». En l'espèce, il s'agit du certificat d'autorisation dont il est question dans le paragraphe 40.11(2).

1. Annexe 1, partie 1, article 1

Cet article prescrit une amende maximale de 25 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 125 000 \$ dans le cas d'une personne morale pour une violation du paragraphe 7(2.1) de la *Loi*, qui se lit en ces termes :

La compagnie de chemin de fer qui se propose d'établir des normes techniques concernant l'un des domaines visés au paragraphe (1) ou de



- 2 -



modifier de telles normes en dépose, pour approbation, le texte auprès du ministre.

L'article 4 de la *Loi* définit l'expression « compagnie de chemin de fer » comme une « [p]ersonne, autre qu'une compagnie de chemin de fer ou les mandataires de celle-ci, qui exploite du matériel ferroviaire sur un chemin de fer », et le terme « personne », qui englobe « toute administration municipale ainsi que toute autorité responsable du service de voirie ». Existe-t-il des compagnies de chemin de fer en tant que personnes physiques, par opposition à personnes morales? Dans l'affirmative, comment un agent de l'autorité détermine si une compagnie de chemin de fer en particulier doit payer une amende en tant que « personne physique » (le montant indiqué dans la deuxième colonne) ou en tant que « personne morale » (montant indiqué dans la troisième colonne)? Dans la négative, pourquoi est-il nécessaire de prescrire une amende maximale pour une personne physique dans cet article?

La même observation s'applique aux articles 6, 8, 9, 10, 22 et 23 de l'annexe, à l'article 5 de la partie 3 ainsi qu'à la partie 4 au complet.

## 2. Annexe 1, partie 1, point 6

Ce point établit les amendes maximales de 50 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 250 000 \$ dans le cas d'une personne morale pour une contravention à l'article 17.2 de la *Loi*, qui se lit comme suit :

Il est interdit à toute compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer, notamment les installations et le matériel ferroviaires, et à toute compagnie de chemin de fer locale d'exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer, en contravention avec un certificat d'exploitation de chemin de fer, les règlements et les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables, sauf si elle bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1.

Pourtant, l'alinéa 3(1)b) du *Règlement* désigne séparément les violations d'une règle en vigueur au titre des articles 19 ou 20 de la *Loi*, qui sont passibles d'une amende maximale de 25 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 125 000 \$ dans le cas d'une personne morale. Selon toute probabilité, deux compagnies de chemin de fer qui se retrouveraient dans la même situation se verraient donc infliger des sanctions différentes si un agent de l'autorité procède sous le régime de l'alinéa 3(1)b) et qu'un autre procède sous le régime de l'article 6 de la partie 1 de l'annexe 1. Il semble approprié de corriger ce dédoublement afin d'éviter la probabilité que des sanctions applicables dépendent indûment du pouvoir administratif conféré à l'agent de l'autorité.



3. Annexe 1, partie 1, article 14

Cet article désigne l'article 31 de la *Loi* à titre de disposition dont la contravention peut être considérée comme une violation au titre des articles 40.13 à 40.22 de la *Loi*. L'article 31 comportant 10 paragraphes, il n'est pas clair quelle « violation » s'appliquerait dans certains cas à moins que l'article 14 vise à infliger des amendes aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Par exemple, le paragraphe 31(1) se lit en ces termes :

L'inspecteur transmet à la compagnie un avis pour l'informer de son opinion et des motifs de celle-ci, lorsqu'il estime que les normes de construction ou d'entretien de ses lignes de chemin de fer ou de son matériel ferroviaire risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. S'il est convaincu que le risque est imminent, il peut en outre, dans l'avis, ordonner à la compagnie d'empêcher l'utilisation des lignes ou du matériel visé, ou de faire en sorte qu'ils ne soient utilisés qu'à certaines conditions, tant que le risque ne lui paraîtra pas écarté.

Il semble peu probable que l'intention de désigner l'article 31 consiste à pouvoir infliger des amendes à un inspecteur de la sécurité ferroviaire qui arrête sa décision, mais qui néglige d'envoyer un avis à la compagnie pour lui signifier cette décision et ses motifs. En outre, il est difficile de voir comment quiconque pourrait violer certains paragraphes de l'article 31 (p. ex. le paragraphe 31(7)), laissant entendre que la désignation de tout l'article 31 est trop générale.

Il semble plus probable que l'intention est de pouvoir déterminer une sanction en fonction de la personne qui n'exécute par un ordre délivré par un inspecteur de la sécurité ferroviaire sous le régime de l'article 31. Si tel est le cas, il semble que l'alinéa 3(1)a) du *Règlement* devrait être modifié de manière à renvoyer aux paragraphes pertinents de l'article 31, puisque cette disposition porte sur les contraventions aux ordres délivrés en vertu de la *Loi*.

4. Annexe 1, partie 1, article 15

L'article prescrit les sanctions pour la violation du paragraphe 21(1) de la *Loi*, qui se lit comme suit :

**32. (1)** S'il estime que la construction — entreprise après l'entrée en vigueur du présent article —, la modification ou l'entretien d'installations ferroviaires ne sont pas conformes à la présente loi, le ministre peut, par avis transmis au responsable de ces installations, ordonner à celui-ci de les modifier ou de les enlever. En cas d'inexécution de cet ordre, il peut soit les faire détruire, soit les enlever,



et procéder à la vente de leurs matériels et matériaux ou prendre toute autre mesure à leur égard.

Il semble impossible de contrevenir à cette disposition, puisqu'elle vise seulement le ministre et uniquement en termes facultatifs. Le paragraphe 32(1) n'impose aucune obligation à personne, même pas le ministre. (Même s'il est possible de modifier le *Règlement* pour y indiquer la contravention à un ordre délivré au titre du paragraphe 32(1) au lieu de la contravention au paragraphe 32(1) lui-même, il s'agit de savoir si le Parlement entend rendre la non-exécution d'un tel ordre punissable de cette façon, vu les conséquences énoncées dans le paragraphe 32(1) pour une non-exécution).

5. Annexe 1, partie 1, article 16

Encore une fois, l'article ne semble pas concrétiser son intention. La seule personne qui pourrait contrevenir au paragraphe 32(3) de la *Loi* est le ministre, et seulement s'il arrête sa décision et n'envoie pas les avis requis pour signifier cette décision et de ses motifs à la personne ou à la compagnie de chemin de fer.

Si l'intention est de sanctionner la violation d'un ordre discrétionnaire délivré par le ministre au titre de ce paragraphe, c'est l'alinéa 3(1)a), et non pas l'annexe 1 qui devrait renvoyer au paragraphe 32(3) de la *Loi*.

6. Annexe 1, partie 1, article 17

L'article 17 renvoie au paragraphe 33(1) de la *Loi*, qui énonce ceci :

Le ministre peut, en lui transmettant un avis en ce sens, enjoindre à la compagnie concernée de mettre fin, totalement ou dans la mesure prévue dans l'avis, à l'utilisation d'installations ou de matériel ferroviaires d'un type déterminé, ou à toute pratique concernant leur entretien ou leur **exploitation**, qui, selon lui, risquent de compromettre de façon imminente la sécurité ferroviaire. Il peut, de la même manière, lui enjoindre de mettre en œuvre une certaine pratique concernant cet entretien ou cette exploitation lorsqu'une omission à cet égard comporte un tel risque.

Comme il a été discuté dans la partie consacrée à l'article 15, la disposition n'énonce pas d'exigence à laquelle on peut contrevenir, même le ministre, puisqu'elle a un caractère facultatif.

Il semble probable que l'intention consiste à créer des sanctions pour la violation d'une « injonction ministérielle » prise aux termes de ce paragraphe. Même si le sous-alinéa 40.1a)(ii) de la *Loi* autorise le gouverneur en conseil à désigner, par règlement, « une injonction ministérielle pris[e] en vertu de la présente loi » au titre

- 5 -



de laquelle la contravention peut être considérée comme une violation, conformément aux articles 40.13 à 40.22, le *Règlement* n'accorde pas cette autorisation.

7. Annexe 1, partie 1, article 19

Cet article énonce une amende maximale de 25 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 125 000 \$ dans le cas d'une personne morale pour la violation du paragraphe 35(3) de la *Loi*, qui se lit comme suit :

Le titulaire d'un tel poste est tenu d'en révéler, avant l'examen, la nature au médecin ou à l'optométriste.

Il semble qu'une obligation vise seulement une personne physique identifiable. Si tel est le cas, pourquoi ce paragraphe prévoit alors une amende maximale dans le cas d'une personne morale?

8. Annexe 1, partie 1, article 20

Cet article renvoie à l'article 36 de la *Loi* auquel on ne peut contrevenir. En effet, il ne fait qu'accorder un pouvoir discrétionnaire au ministre qui peut ordonner à une compagnie de fournir des renseignements précis. Encore là, si l'intention consiste à imposer des sanctions pour la violation d'un ordre donné pris par le ministre, c'est l'alinéa 3(1)a) du *Règlement*, et non pas l'annexe 1 qui devrait renvoyer à l'article 36 de la *Loi*.

9. Annexe 1, partie 2

La partie 2 de cette annexe désigne les dispositions dans le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*. Par ailleurs, l'article 89 du DORS/2015-26, *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, a servi à l'abroger le 1<sup>er</sup> avril 2015. Par conséquent, toute la partie 2 devrait être abrogée.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 23 juin 2015

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général p. i.  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2015-133, Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

J'ai examiné le *Règlement* mentionné en rubrique avant d'en saisir le Comité mixte et j'aimerais avoir votre avis au sujet des questions suivantes.

1. Annexe 1, partie 1, article 16.1

L'article désigne le paragraphe 32(3.1) de la *Loi*, qui se lit comme suit :

S'il estime que le système de gestion de la sécurité ferroviaire établi par une compagnie présente des lacunes qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire, le ministre peut, par avis, ordonner à la compagnie d'apporter les mesures correctives nécessaires.

Comme la disposition autorise simplement le ministre à délivrer un ordre, il est impossible d'y contrevenir. Si l'intention consistait à désigner la non-exécution d'un ordre délivré par le ministre aux termes de ce paragraphe, l'alinéa 3(1)a) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* devrait donc renvoyer au paragraphe 32(3.1), car celui-ci désigne les ordres délivrés par le ministre.

2. Annexe 1, partie 2

Le règlement modificatif remplace toute la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, dont je fais état au point n° 9 de ma lettre du 4 mai 2015. Comme toutes les dispositions désignées imposent des obligations soit à « une compagnie de chemin de fer » soit à une « compagnie de chemin de fer locale », la question soulevée au premier point de cette lettre s'applique aussi. Existe-t-il des compagnies de chemin de fer en tant que personnes physiques, par opposition à personnes morales? Dans l'affirmative,

- 2 -



comment l'agent de l'autorité détermine si une compagnie de chemin de fer en particulier doit payer une amende en tant que « personne physique » (le montant indiqué dans la deuxième colonne) ou en tant que « personne morale » (montant indiqué dans la troisième colonne)? Dans la négative, pourquoi est-il nécessaire de prescrire une amende maximale pour une personne physique dans cet article?

Qui plus est, toutes les dispositions désignées dans la partie 2 visent l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie de chemin de fer ou du matériel ferroviaire sur un chemin de fer par une compagnie de chemin de fer locale, en particulier pour assurer la sécurité de l'exploitation. Par conséquent, je me demande si la désignation de ces dispositions crée un dédoublement. En particulier, l'article 17.2 de la *Loi* est déjà désigné dans l'article 6 de la partie 1 de l'annexe 1 et se lit comme suit :

Il est interdit à toute compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer, notamment les installations et le matériel ferroviaires, et à toute compagnie de chemin de fer locale d'exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer, en contravention avec un certificat d'exploitation de chemin de fer, les règlements et les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables, sauf si elle bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1.

Si une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de chemin de fer locale n'exploite pas un chemin de fer ou du matériel ferroviaire sur un chemin de fer conformément au *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, elle semblerait contrevenir soit à cet article de la *Loi* soit à l'article pertinent du *Règlement*. Selon toute probabilité, deux compagnies de chemin de fer qui se retrouveraient dans la même situation se verraient donc infliger des sanctions différentes si un agent de l'autorité procède sous le régime de l'article pertinent de la partie 2 de l'annexe 1 et qu'un autre procède sous le régime de l'article 6 de la partie 1. Si tel est le cas, il faut corriger ce dédoublement afin d'éviter la probabilité que des sanctions applicables dépendent indûment du pouvoir administratif conféré à l'agent de l'autorité.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 21 août 2015

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent  
de l'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

OBJET: DORS/2014-233, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires  
relatives à la sécurité ferroviaire

---

Je donne suite à votre lettre du 4 mai 2015 dans laquelle vous m'avez fait part de vos observations sur les articles 1, 6, 14, 15, 16, 17, 19 et 20 de la partie 1 ainsi que sur la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement* mentionné en rubrique.

Concernant la question abordée d'entrée de jeu, le Ministère convient que l'article 47 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (la *Loi*) devrait être indiqué comme la disposition habilitante de l'article 4 et l'annexe 2 du *Règlement*. Cette omission était un oubli, et il veillera à ce que les futures modifications au *Règlement* citeront l'article 47 à titre de disposition habilitante s'il y a lieu.

**1. Annexe 1, partie 1, article 1**

L'article soulève des préoccupations à savoir si les compagnies de chemin de fer sont des personnes physiques et, dans l'affirmative, comment l'agent de l'autorité détermine si une compagnie de chemin de fer devra payer une sanction pour une « personne physique » ou une « personne morale ».

La *Loi* définit « compagnie de chemin de fer » comme une personne qui, selon le cas, construit, exploite ou entretient un chemin de fer, englobant les personnes physiques et les personnes morales. Les compagnies de chemin de fer sont exploitées comme des entreprises individuelles. Par conséquent, un agent de l'autorité détermine si une compagnie de chemin de fer en particulier doit payer une





- 2 -

sanction en tant que personne physique ou en tant que personne morale d'après le statut juridique de la compagnie et la nature de la violation.

## 2. Annexe 1, partie 1, article 6

L'article soulève des préoccupations : si deux compagnies de chemin de fer qui se retrouveraient dans la même situation se verraient infliger des sanctions différentes si un agent de l'autorité procède sous le régime de l'alinéa 3(1)b) et qu'un autre procède sous le régime de l'article 6 de la partie 1 et que les sanctions dépendent indûment du pouvoir administratif conféré à l'agent de l'autorité.

L'alinéa 3(1)b) précise davantage l'application, car il vise directement les dispositions précises du *Règlement* qui énoncent la nature de la violation. L'article 17.2 de la *Loi* prévoit l'obligation d'une compagnie à assurer une exploitation conforme au *Règlement*, de même qu'aux autres règles et au certificat d'exploitation de chemin de fer, laissant entendre la nécessité de désigner cette disposition.

La politique ministérielle indique par ailleurs que le directeur général, Sécurité ferroviaire, approuve l'imposition de toutes les sanctions administratives pécuniaires, s'assurant ainsi d'une sanction cohérente pour les violations d'une règle et évitant toute inquiétude concernant la dépendance induite à un pouvoir discrétionnaire exercée par un agent de l'autorité en particulier.

## 3. Annexe 1, partie 1, article 14

Le Ministère confirme que la désignation de l'article 31 de la *Loi* vise à évaluer la sanction à imposer à quiconque n'exécute par un ordre délivré par un inspecteur de la sécurité ferroviaire au titre de cette disposition. Le Ministère modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.

## 4. Annexe 1, partie 1, article 15

Le Ministère confirme que la désignation du paragraphe 32(1) de la *Loi* vise à sanctionner la violation d'un ordre délivré au titre de l'alinéa 32(1)d). Il modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.

## 5. Annexe 1, partie 1, article 16

Le Ministère confirme que la désignation du paragraphe 32(3) de la *Loi* vise à sanctionner la violation de l'un des ordres discrétionnaires délivrés par le ministre au titre de cette disposition. Le Ministère modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.



- 3 -



**6. Annexe 1, partie 1, article 17**

Le Ministère confirme que la désignation du paragraphe 33(1) de la *Loi* vise à sanctionner la violation d'une injonction ministérielle délivrée au titre de cette disposition. Le Ministère modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.

**7. Annexe 1, partie 1, article 19**

Le Ministère examinera l'application du paragraphe 35(3) de la *Loi* à une personne morale et envisagera de supprimer l'amende maximale indiquée dans la colonne 3 de l'article 19 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement*.

**8. Annexe 1, partie 1, article 20**

Le Ministère confirme que la désignation de l'article 36 de la *Loi* visait à créer des sanctions pour la violation d'un ordre délivré par le ministre au titre de cette disposition. Le Ministère modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.

**9. Annexe 1, partie 2**

Le Ministère convient de ce point et a le plaisir de vous informer que les modifications à la partie 2 de l'annexe 1 ont été publiées le 17 juin 2015 dans la *Gazette du Canada*, partie II, volume 149, n° 12, sous le DORS/2015-133, *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Comme il a été observé dans votre lettre du 23 juin 2015, la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement* a été remplacée par des dispositions désignées du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*.

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

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 1<sup>er</sup> septembre 2015

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général p. i.  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2014-233, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires  
relatives à la sécurité ferroviaire

---

J'accuse réception de votre lettre du 21 août 2015 au sujet du *Règlement* mentionné en rubrique. Vous y convenez que l'article 47 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* aurait dû être mentionné comme la disposition habilitante et que vous vous engagez à ce que les prochaines modifications citeront cette disposition s'il y a lieu. De même, nous sommes d'accord qu'aucune autre mesure n'est nécessaire quant à l'article 9 de ma lettre initiale du 4 mai 2015, puisque la partie 2 de l'annexe 1 a été entièrement remplacée par le DORS/2015-133, *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Pour ce qui est des points restants, j'aimerais obtenir d'autres éclaircissements avant de présenter le dossier au Comité.

**1. Annexe 1, partie 1, article 1**

Le point soulevé à l'égard de cet article ainsi que de certains autres portait sur deux points. Il s'agit d'abord de savoir si « une compagnie de chemin de fer » peut être à la fois une personne physique et une personne morale et s'il faut infliger la sanction prévue pour une personne physique ou celle pour une personne morale. Dans votre lettre, vous indiquez qu'une compagnie de chemin de fer peut en effet être une personne physique ou une personne morale et qu'un agent de l'autorité détermine si une sanction pour personne physique ou morale devrait être infligée « d'après le statut juridique de la compagnie et de la nature de la violation ». De plus



- 2 -

amples renseignements sur la manière dont l'agent de l'autorité en décide seraient appréciés.

Par exemple, l'article 1 renvoie au paragraphe 7(2.1) de la *Loi*; celui-ci exige qu'une compagnie de chemin de fer dépose, pour diverses approbations, auprès du ministre le texte où il propose d'établir ou de modifier des normes techniques. Il est à noter qu'une compagnie de chemin de fer peut être exploitée par un propriétaire unique, semblant renvoyer au « statut juridique d'une compagnie ». Si le « statut juridique » d'une compagnie de chemin de fer est celui d'une entreprise individuelle, infligera-t-on une amende pour une personne physique? Dans l'autre cas, infligera-t-on une amende pour une personne morale? Dans l'affirmative, en quoi « la nature de la violation » est-elle pertinente? Une compagnie de chemin de fer qui est une personne morale peut-elle omettre de déposer sa proposition de normes techniques de manière telle que « la nature de la violation » aboutira à une amende pour une personne physique au lieu d'une amende pour une personne morale, et vice versa?

## 2. Annexe 1, partie 1, article 6

Le point soulevé à l'égard de cet article porte sur le fait que le *Règlement* établit deux ensembles d'amendes pour non-conformité aux règles en vigueur énoncées aux articles 19 et 20 de la *Loi*. Si l'agent de l'autorité procède sous le régime du paragraphe 3(1)b), l'amende maximale est fixée à 25 000 \$ pour une personne physique et à 125 000 \$ pour une personne morale. Par contre, s'il procède sous le régime de l'article 6 de l'annexe, les amendes maximales sont doublées même si la conduite de la compagnie est identique. Il est donc proposé de mettre fin à ce dédoublement afin d'éviter la probabilité que des sanctions applicables dépendent indûment du pouvoir administratif conféré à l'agent de l'autorité.

Dans votre lettre, vous indiquez ce qui suit :

L'alinéa 3(1)b) précise davantage l'application, car il vise directement les dispositions précises du *Règlement*, qui énoncent la nature de la violation. L'article 17.2 de la *Loi* prévoit l'obligation d'une compagnie à assurer une exploitation conforme au *Règlement*, de même qu'aux autres règles et au certificat d'exploitation de chemin de fer, laissant entendre la nécessité de désigner cette disposition.

La politique ministérielle indique par ailleurs que le directeur général, Sécurité ferroviaire, approuve l'imposition de toutes les sanctions administratives pécuniaires, s'assurant ainsi d'une sanction cohérente pour les violations d'une règle et évitant toute inquiétude concernant la dépendance induite à un pouvoir discrétionnaire exercée par un agent de l'autorité en particulier.

- 3 -



Il est vrai que l'article 17.2 de la *Loi* a une portée plus large que celle de l'alinéa 3(1)b) du *Règlement*, puisque la disposition traite également de la non-conformité aux règlements et au certificat d'exploitation de chemin de fer. Il reste que demeure irrésolue la question des deux ensembles de sanctions prévus au *Règlement* pour cette non-conformité. Qui plus est, une politique ministérielle n'a pas force de loi. Or, l'approche dans votre lettre semble simplement remplacer l'exercice du pouvoir discrétionnaire d'un agent administratif par un autre. Il est préférable de résoudre cette question par la modification du *Règlement* au lieu d'« éluder cette question » par l'adoption d'une politique qui semble renvoyer à l'article 6 de l'annexe comme si elle désignait seulement une partie de l'article 17.2 de la *Loi* alors que, dans les faits, elle désigne cet article en entier. S'il faut interpréter l'article 6 de l'annexe comme renvoyant à seulement une partie de l'article 17.2, le *Règlement* devrait en faire mention.

**3. Annexe 1, partie 1, article 19**

L'article établit les amendes maximales à l'égard du paragraphe 35(3) de la *Loi*, qui se lit en ces termes :

Le titulaire d'un tel poste est tenu d'en révéler, avant l'examen, la nature au médecin ou à l'optométriste.

Dans ma lettre initiale, j'ai signalé qu'il s'agit, selon toute apparence, d'une obligation visant seulement une personne physique identifiable. J'ai donc demandé pourquoi une amende maximale était prévue pour une personne morale. Dans votre réponse, vous indiquez que le Ministère « examinera l'application du paragraphe 35(3) de la *Loi* à une personne morale et envisagera de supprimer l'amende maximale » pour une personne morale dans cet article de l'annexe. Le Comité souhaitera sûrement être tenu au courant des résultats de l'examen mené par le Ministère.

Pour finir, en ce qui concerne les points 3, 4, 5, 6 et 8 de ma lettre initiale, pourriez-vous nous dire quand les modifications promises seront apportées?

Dans l'attente de recevoir vos observations au sujet de ce qui précède, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 10 novembre 2015

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent  
de l'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

Objet: DORS/2015-133, Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

---

Je donne suite à votre lettre du 23 juin 2015 dans laquelle vous faites part de vos observations sur l'article 16.1 de la partie 1 ainsi que sur la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement* mentionné en rubrique.

**1. Annexe 1, partie 1, article 16.1**

Le Ministère confirme que la désignation du paragraphe 32(3.1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* vise à sanctionner la violation d'un ordre délivré au titre de cette disposition. Le Ministère modifiera le *Règlement* pour illustrer cette intention.

**2. Annexe 1, partie 2**

En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer qui sont des personnes physiques, le Ministère fait état dans sa réponse du 21 août 2015 de la question soulevée au premier point de la lettre du 4 mai 2015 sur le DORS/2014-233, *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Une copie de cette lettre est annexée par souci de commodité.

Ce point soulève également une préoccupation. En effet, deux compagnies de chemin de fer qui se trouvent dans une situation identique pourraient être sanctionnées de manière différente si un agent d'autorité procède sous le régime de l'article correspondant de la partie 2 de l'annexe 1 et qu'un autre procède sous le



régime de l'article 6 de la partie 1 de l'annexe 1. En outre, ces sanctions dépendent indûment du pouvoir administratif conféré à l'agent de l'autorité.

Le Ministère s'appuie sur une approche d'application de la loi progressive et pondérée pour sensibiliser, dissuader ou, si nécessaire, sanctionner quiconque contrevient à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et aux textes connexes, comme les règlements et les règles.

Le Ministère fait la promotion de la conformité par l'offre d'aide, d'avis et de conseils aux entités réglementées. Dans certains cas, il prend des mesures nécessaires pour l'application de la loi qui gagnent en sévérité pour atteindre des résultats conformément à la loi, aux règlements et au processus décisionnel approuvé. Dans ce dernier, il tient compte du niveau de risque associé à la non-conformité ainsi que du niveau de risque que le présumé contrevenant présente. Lorsqu'il doit déterminer le type de mesures pour l'application de la loi, le Ministère est tenu de considérer de nombreux facteurs, notamment le risque, l'impact, les précautions nécessaires, l'historique de conformité, l'intention et les facteurs aggravants. Dans certaines circonstances, il prendra les mesures qui s'imposent et les rendra immédiatement plus sévères, par souci de précaution, pour assurer la sécurité et la réduction de l'impact environnemental du système de transport.

En fonction de l'évaluation du risque d'une situation particulière impliquant une non-conformité, le Ministère dispose de divers outils d'application prévus par la *Loi*. Par exemple, le ministre peut infliger une sanction administrative pécuniaire au titre des articles 17.2 ou 40.14 de la *Loi*, suspendre ou annuler le certificat d'exploitation d'un chemin de fer accordé à une compagnie au titre de l'article 17.4 de la *Loi* ou tenter des poursuites au titre de l'article 41 de la *Loi*.

La désignation des dispositions dans le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* apporte davantage de précision sur l'application, car elle renvoie directement aux dispositions des règlements qui énoncent la nature de la violation. L'article 17.2 de la *Loi* prévoit l'obligation d'une compagnie à assurer une exploitation conforme aux règlements, mais aussi aux règles et au certificat d'exploitation d'un chemin de fer, soulignant la nécessité de désigner cette disposition. En outre, la disposition autorise la sanction d'une compagnie lorsqu'une règle ou un règlement impose une obligation à un employé et que le Ministère souhaite tenir la compagnie responsable de la non-conformité de son employé. Selon les circonstances, le Ministère inflige une sanction administrative pécuniaire à l'employé, à la compagnie ou aux deux afin d'assurer la conformité.

En conclusion, comme le Ministère l'a mentionné dans sa lettre du 21 août 2015 sur le DORS/2014-233, *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, la politique ministérielle indique que le directeur général, Sécurité ferroviaire, approuve l'imposition de toutes les sanctions administratives pécuniaires, s'assurant ainsi d'une sanction cohérente pour les

- 3 -



violations d'une règle et évitant toute inquiétude concernant la dépendance induite à un pouvoir discrétionnaire exercée par un agent de l'autorité en particulier.

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

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel

p. j.



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 24 novembre 2015

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général par intérim  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2015-133, Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

J'ai bien reçu votre lettre du 10 novembre 2015 au sujet du *Règlement* mentionné en rubrique. Comme vous le savez, les questions à propos de celui-ci recourent celles sur le DORS/2014-233, *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Dans votre lettre du 10 novembre 2015 sur le DORS/2015-133, vous avancez les mêmes arguments que ceux dans votre lettre du 21 août 2015 sur le DORS/2014-233. Comme j'y ai répondu dans ma lettre du 1<sup>er</sup> septembre 2015 au sujet de ce dernier DORS, j'attends votre réponse et estimerai qu'elle portera sur les deux dossiers, à moins d'indication contraire.

Je note au passage que les observations dans votre lettre du 10 novembre sur les autres mesures de conformité et d'application de la loi ainsi que sur les sanctions administratives pécuniaires infligées aux employés ne semblent pas pertinentes. En effet, les questions soulevées traitent uniquement du régime des sanctions administratives pécuniaires, et les dispositions désignées dans la partie 2 de l'annexe 1 imposent des obligations seulement aux compagnies de chemin de fer et aux compagnies de chemin de fer locales, et non à leurs employés.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique

/mh





**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 1<sup>er</sup> décembre 2015

Cynthia Kirkby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent  
de l'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

Objet: DORS/2014-233, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires  
relatives à la sécurité ferroviaire

---

Je donne suite à votre lettre du 1<sup>er</sup> septembre 2015 dans laquelle vous demandez d'autres éclaircissements à l'égard des articles 1, 6 et 19 de la partie 1 de l'annexe du *Règlement* mentionné en rubrique et qui a été envoyée après votre lettre initiale du 4 mai 2015 et la lettre du Ministère du 21 août 2015.

**1. Annexe 1, partie 1, article 1**

Dans sa lettre du 21 août 2015, le Ministère fait savoir que l'agent de l'autorité détermine si une compagnie de chemin de fer en particulier doit payer une sanction prévue pour une « personne physique » ou celle pour une « personne morale » en fonction du statut juridique de la compagnie et de la nature de la violation.

Le « statut juridique » fait référence au fait qu'une compagnie est constituée en société ou reconnue comme personne morale dotée d'une personnalité juridique ou au fait que les associés d'une compagnie sont légalement responsables de ses actions. Dans le cas d'une violation commise par la compagnie, le Ministère peut infliger une sanction administrative pécuniaire pour une personne physique quand la compagnie n'est pas une personne morale (p. ex. une entreprise individuelle ou une association) et une sanction administrative pécuniaire pour personne morale quand elle l'est.

La nature de la violation fait référence au fait qu'une disposition impose une obligation à une personne physique ou à une personne morale et au fait qu'une personne physique agit de manière indépendante et hors de l'autorité de la personne morale. Par exemple, si une disposition d'une règle impose une obligation à un employé, la sanction d'une violation à une règle dépend de la partie chargée de



favoriser la conformité. D'une part, si les éléments de preuve montrent que la compagnie a donné à l'employé une consigne de commettre l'action associée à la non-conformité, le Ministère peut alors infliger une sanction administrative pécuniaire à la compagnie pour non-conformité avec l'article 17.2 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (la *Loi*). D'autre part, si les éléments de preuve montrent que l'employé a agi indépendamment de la consigne de la compagnie, le Ministère peut alors infliger une sanction administrative pécuniaire à cette personne physique pour une non-conformité à la disposition applicable du règlement ou de la règle. Pour finir, si les éléments de preuve montrent que tant la compagnie que l'employé sont responsables, le Ministère peut infliger une sanction administrative pécuniaire aux deux.

## 2. Annexe 1, partie 1, article 6

Dans sa lettre du 10 novembre 2015, le Ministère traite d'une question analogue au point 2 de votre lettre de 23 juin 2015 au sujet du DORS/2015-133, *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*.

Le Ministère s'appuie sur une approche d'application de la loi progressive et pondérée pour sensibiliser, dissuader ou, si nécessaire, sanctionner quiconque contrevient à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et aux textes connexes, comme les règlements et les règles.

Le Ministère fait la promotion de la conformité par l'offre d'aide, d'avis et de conseils aux entités réglementées. Dans certains cas, il prend des mesures nécessaires pour l'application de la loi qui gagnent en sévérité pour atteindre des résultats conformément à la loi, aux règlements et au processus décisionnel approuvé. Dans ce dernier, il tient compte du niveau de risque associé à la non-conformité ainsi que du niveau de risque que le présumé contrevenant présente. Lorsqu'il doit déterminer le type de mesures pour l'application de la loi, le Ministère est tenu de considérer de nombreux facteurs, notamment le risque, l'impact, les précautions nécessaires, l'historique de conformité, l'intention et les facteurs aggravants. Dans certaines circonstances, il prendra les mesures qui s'imposent et les rendra immédiatement plus sévères, par souci de précaution, pour assurer la sécurité et la réduction de l'impact environnemental du système de transport.

En fonction de l'évaluation du risque d'une situation particulière impliquant une non-conformité, le Ministère dispose de divers outils d'application prévus par la *Loi*. Par exemple, le ministre peut infliger une sanction administrative pécuniaire au titre des articles 17.2 ou 40.14 de la *Loi*, suspendre ou annuler le certificat d'exploitation d'un chemin de fer accordé à une compagnie au titre de l'article 17.4 de la *Loi* ou intenter des poursuites au titre de l'article 41 de la *Loi*. Comme il a été mentionné plus tôt, l'article 17.2 de la *Loi* autorise la sanction d'une compagnie lorsqu'une règle ou un règlement impose une obligation à un employé et que le Ministère souhaite tenir la compagnie responsable de la non-conformité de son employé. Selon les circonstances, le Ministère inflige une sanction administrative pécuniaire à l'employé, à la compagnie ou aux deux afin d'assurer la conformité.

- 3 -



**3. Annexe 1, partie 1, article 19**

Par suite d'un examen de l'application du paragraphe 35(3) de la *Loi*, le Ministère convient que l'obligation vise uniquement une personne physique identifiable.

Comme la sanction maximale pour une personne morale est inutile dans ce paragraphe, le Ministère modifiera le *Règlement* en conséquence.

Pour terminer, en ce qui concerne les points 3, 4, 5, 6 et 8 de votre lettre initiale du 4 mai 2015, le Ministère envisage d'apporter les modifications promises en 2016.

Espérant le tout à votre convenance, je vous prie d'agréer, Maître, mes salutations distinguées.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel



## Appendix N

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/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.COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0751  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

## CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

## VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

April 21, 2016

Mr. Simon Dubé  
 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/2014-210, Regulations Amending the Vessel Operation  
 Restriction Regulations

The above-mentioned instrument was before the Joint Committee at its meeting of April 21, 2016, at which time I was instructed to seek your advice as to when the Committee may expect that the promised amendments will be made.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

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

JUL - 4 2016

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

RECEIVED/REÇU  
JUL 07 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your File: SOR/2014-210, *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations***

Thank you for your letter dated April 21, 2016, regarding the *Vessel Operation Restriction Regulations*.

To be as efficient as possible and to distribute its resources effectively, Transport Canada is pleased to inform the Committee that this file is being considered as part of the miscellaneous regulatory amendments omnibus proposal by the Regulatory Sector of the Treasury Board Secretariat, in partnership with the Legislative Services Branch of the Department of Justice. Transport Canada anticipates the promised amendments to the Regulations to be made by early 2017.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,

Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

Canada

www.lc.gc.ca

03-0068 (1106-04)

## Annexe N

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 21 avril 2016

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2015-123, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions  
visant l'utilisation des bâtiments

Le Comité mixte a examiné le texte réglementaire susmentionné lors de sa réunion du 21 avril 2016. À cette occasion, j'ai reçu pour instruction de vous demander quand les modifications promises seraient apportées.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

Cynthia Kirby  
Conseillère juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 juillet 2016

Madame Cynthia Kirby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2014-210, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions  
visant l'utilisation des bâtiments

---

Je vous remercie pour votre lettre du 21 avril 2016 relative au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

Transports Canada est heureux d'annoncer au Comité que, afin de se montrer aussi efficace que possible, notamment en ce qui concerne l'affectation de ses ressources, ce dossier est étudié dans le cadre de la série de modifications réglementaires qui est proposée par le Secteur des affaires parlementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor, en partenariat avec la Direction des services législatifs du ministère de la Justice. Transports Canada prévoit que les modifications promises au Règlement seront faites d'ici le début de 2017.

En espérant le tout à la satisfaction du Comité, je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel



## Appendix O

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.



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



April 21, 2016

Mr. Simon Dubé  
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/2015-123, Regulations Amending the Vessel Operation  
Restriction Regulations

The above-mentioned instrument was before the Joint Committee at its meeting of April 21, 2016, at which time your explanation with respect to the error in the heading relating to Schedule 6, Part 3, item 145 was deemed satisfactory. With respect to the remaining items, I was instructed to seek your advice as to when the Committee may expect that the promised amendments will be made.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Yours sincerely,

Cynthia Kirkby  
Counsel

/mh



Transport Transports  
Canada 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

JUL - 4 2016

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

RECEIVED/REÇU  
JUL 07 2016  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

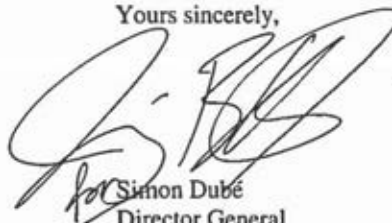
**Your File: SOR/2015-123, *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations***

Thank you for your letter dated April 21, 2016, regarding the *Vessel Operation Restriction Regulations*.

To be as efficient as possible and to distribute its resources effectively, Transport Canada is pleased to inform the Committee that this file is being considered as part of the miscellaneous regulatory amendments omnibus proposal by the Regulatory Sector of the Treasury Board Secretariat, in partnership with the Legislative Services Branch of the Department of Justice. Transport Canada anticipates the promised amendments to the Regulations to be made by early 2017.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,

  
for Simon Dubé  
Director General  
Corporate Secretariat

Canada

www.tc.gc.ca

03-0088 (1106-04)

## Annexe O

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 21 avril 2016

Monsieur Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel  
a/s du 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/2015-123, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions  
visant l'utilisation des bâtiments

---

Le Comité mixte a examiné le texte réglementaire susmentionné lors de sa réunion du 21 avril 2016. L'explication que vous avez donnée à cette occasion à propos de l'erreur relevée dans le titre relativement à l'article 145 de la partie 3 de l'annexe 6 a été jugée satisfaisante. En ce qui concerne les problèmes restants, le Comité m'a prié de vous demander quand seraient faites les modifications promises.

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

Cynthia Kirby  
Conseillère juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 juillet 2016

Madame Cynthia Kirby  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2015-123, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions  
visant l'utilisation des bâtiments

---

Je vous remercie pour votre lettre du 21 avril 2016 relative au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

Transports Canada est heureux d'annoncer au Comité que, afin d'être aussi efficace que possible, notamment en ce qui concerne l'affectation de ses ressources, ce dossier est étudié dans le cadre de la série de modifications réglementaires proposée par le Secteur des affaires parlementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor, en partenariat avec la Direction des services législatifs du ministère de la Justice. Transports Canada prévoit que les modifications promises au Règlement seront faites d'ici début de 2017.

En espérant le tout à la satisfaction du Comité, je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Simon Dubé  
Directeur général  
Secrétariat ministériel

## Appendix P

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
FAX: 943-2109

## JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, M.P.

## VICE-CHAIRS

GARY ANANDASANGAREE, M.P.  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4  
TEL: 995-0731  
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

## CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

## VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

April 25, 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: SOR/2013-73, Regulations Amending the Immigration and Refugee  
 Protection Regulations

I refer to your letter of July 13, 2015, and wonder whether you are in a position to indicate when it is anticipated that the amendment to paragraph 150.1(1)(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act* made by the *Economic Action Plan 2015 Act, No. 1*, S.C. 2015, c. 36, will be brought into force.

Yours sincerely,

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

RECEIVED/REÇU

JUN 10 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

**Re: Your file SOR/2013-73, *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations***

Thank you for your letter of April 25, 2016, concerning the recent amendment to paragraph 150.1(1)(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act* made by the *Economic Action Plan 2015 Act, No.1, S.C. 2015, c.36*. The Department is not yet in a position to indicate when the amended paragraph will be brought into force as this legislative change requires amendments to the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. As per Immigration, Refugees and Citizenship Canada's 2016-2018 Forward Regulatory Plan, it is anticipated that the proposed regulations in support of the legislative amendment will be pre-published in the *Canada Gazette, Part I*, in fall 2017:

<http://www.cic.gc.ca/english/department/acts-regulations/forward-regulatory-plan/biometrics.asp>.

I trust that the above helps to answer your concerns. Thank you for your interest in this file.

Yours sincerely,

Fraser Valentine  
Director General  
Strategic Policy and Planning Branch

Canada

## Annexe P

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 25 avril 2016

Monsieur Fraser Valentine  
Directeur général  
Secteur des politiques stratégiques et des programmes  
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada  
Édifice Jean Edmonds – Tour Sud, 18<sup>e</sup> étage  
356, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2013-73, Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

---

Comme suite à votre lettre du 13 juillet 2015, j'aimerais savoir si vous êtes en mesure de m'indiquer à quelle date la modification de l'alinéa 150.1(1) d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* faite dans le cadre de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015, L.C. 2015, ch. 36* devrait rentrer en vigueur.

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

Peter Bernhardt  
Conseiller juridique principal

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Reçu le 10 juin 2016

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

Monsieur,

Objet: V/Réf.: DORS/2013-73, Règlement modifiant le Règlement sur  
l'immigration et la protection des réfugiés

Je vous remercie pour votre lettre du 25 avril concernant la récente modification de l'alinéa 150.1(1)d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* faite dans le cadre de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015, L.C. 2015, ch. 36*. Le Ministère n'est pas encore en mesure d'annoncer quand l'alinéa modifié entrera en vigueur étant donné que cette modification législative nécessite des modifications connexes au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Selon le Plan de réglementation 2016-2018 d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, il est prévu que les règlements proposés pour soutenir la modification législative feront l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017 : <http://www.cic.gc.ca/francais/ministere/lois-reglements/plan-de-reglementation/biometrie.asp>.

J'espère que ces renseignements répondent à vos préoccupations. Merci de votre intérêt pour ce dossier.

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

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



## Appendix Q

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



November 23, 2015

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

Dear Mr. Hunter:

Our File: SOR/2007-90, Rules Amending the Patent Rules

I have reviewed the referenced instrument prior to placing it before the Joint Committee and would ask for your clarification on several points.

1. Section 2, definition of "PCT sequence listing standard"

The Regulatory Impact Analysis Statement, on page 860, states that "the amendment would bring the Canadian format for submitting sequence listings in line with the PCT standard by referencing the latter in the *Patent Rules*. The advantage of using the reference technique is that the Canadian standard will automatically change whenever the PCT standard changes..."

It is clear from the above-cited paragraph that open incorporation by reference was intended. However, in the absence of any indication to the contrary, the PCT sequence listing standard must be taken to refer to the standard as it existed at the time the definition was *enacted*. The Rules would have to be amended to clearly reflect the intended open incorporation by reference.

- 2 -



2. Subsection 3.01(2)

Pursuant to this provision, an applicant or patentee may pay fees at the small entity level in respect of an application or patent if

(a) in respect of an application other than a PCT national phase application or a patent issued on the basis of such an application, on the filing date of the application the applicant originally identified in the petition is a small entity in respect of the invention to which the application or patent relates; and

(b) in respect of a PCT national phase application or a patent issued on the basis of such an application, on the date when the requirements of subsection 58(1) and, if applicable, subsection 58(2) are complied with, the applicant who complies with those requirements is a small entity in respect of the invention to which the application or patent relates.

It is unclear how this provision works in conjunction with section 3. The basic rule under section 3 seems to be that if one files a small entity declaration in the prescribed time and “in accordance with section 3.01”, one pays the small entity fee. Subsection 3.01(2) then says that one pays the small entity fee if one is a small entity at the relevant time.

The intent seems to be that something will be filed “in accordance with section 3.01” only if the entity is actually a small entity, but it is doubtful whether the reference to filing in accordance with section 3.01 is sufficient to achieve this. It seems arguable that if one complies with the manner and form requirements in subsection 3.1(1), then one can be said to have filed “in accordance with” section 3.01. There appears to be a difference between filing requirements and actual eligibility that is not clearly reflected.

3. Subsection 3.01(4)

The wording of paragraph 3.01(4)(b) gives rise to confusion:

(4) For greater certainty, for the purposes of this section,

(a) a divisional application is considered to have the same filing date as the original application;

(b) a small entity declaration filed in respect of an original application on a date that is on or before the actual date of filing of a divisional application shall be considered to have also been filed on that date in respect of the divisional application;...

- 3 -



What date is referred to here? For example, does it mean that a small entity declaration is meant to apply to a divisional application in the same way it does to the original application if the small entity declaration was filed on or before the date the divisional application was filed? For example:

1. Small entity declaration with respect to the original application is filed March 1;
2. Divisional application is filed April 1;
3. Small entity declaration is deemed to have been filed March 1, even with respect to the divisional application.

The French does not clarify the situation either:

(4) Pour l'application du présent article, il est entendu que:

- a) la demande complémentaire est réputée porter la même date de dépôt que la demande originale;
- b) la déclaration du statut de petite entité déposée à l'égard de la demande originale à la date du dépôt de la demande complémentaire ou à une date antérieure est réputée avoir également été déposée à cette date à l'égard de la demande complémentaire;

However, the phrase "on that date" is closest to "actual date of filing of a divisional application", so grammatically it should apply to that, i.e. the April 1<sup>st</sup> date. Would you kindly clarify how one is to determine which of these dates is meant?

#### 4. Subsection 26(3)

This provision reads:

26(3) Except in respect of Part V, if the appropriate fee under subsection 3(3), (5), (7), (8), or (9) in respect of a proceeding or service is either a small entity fee or a standard fee, and if, after the coming into force of this subsection, a person pays the small entity fee but the applicant or patentee later becomes aware that the standard fee should have been paid, the Commissioner is authorized to extend the time fixed by these Rules for payment of the appropriate fee if the Commissioner is satisfied that the circumstances justify the extension.

This section refers to a fee that is "either a small entity fee or a standard fee". Are there other possible fees? Unless there are, why not simply refer to a person who has paid the small entity fee under subsection 3(3), (5), (7), (8), or (9), but later becomes aware that the standard fee should have been paid?



5. Paragraph 26.1(2)(b)

The French version should also refer to subparagraph 6(a)(i) of Schedule II, if only to give the French reader the same information and specificity as the English reader.

6. Section 58(10)

The two versions read:

(10) Once an international application becomes a PCT national phase application, it may not become a further PCT national phase application unless the earlier PCT national phase application has been withdrawn.

10) Dès qu'une demande internationale devient une demande PCT à la phase nationale, elle ne peut devenir une nouvelle demande PCT à la phase nationale que si la première demande PCT à la phase nationale est retirée.

The meaning of "nouvelle application" is clear, whereas the meaning of "further application" is less so. Is there any reason not to use the natural English equivalent to "nouvelle", i.e. "new"?

7. Subsection 59.2(2)

Subsection 59.2(1) states that it applies in respect of an international application that has become a PCT national phase application. Subsection 59.2(2) then provides that paragraph 59.2(1)(b) does not apply to sequence listings that are not part of the international application. Is it not obvious that a provision that applies to an application would not apply to something that is not part of the application? What purpose does this provision serve, especially since, unlike a number of other provisions, it is not stated to be "for greater certainty"?

8. Subsection 111(1)

The two versions of this provision are as follows:

**111.** (1) If an application contains disclosure of a nucleotide or amino acid sequence other than a sequence identified as forming a part of the prior art, the description shall contain, in respect of that sequence, a sequence listing in electronic form, and both the sequence listing and the electronic form shall comply with the PCT sequence listing standard.

**111.** (1) Le listage des séquences de nucléotides ou d'acides aminés qui n'est pas désigné comme faisant partie d'une découverte antérieure est



décrit d'une manière conforme à la Norme PCT de listages des séquences et présenté dans le format électronique prévu à cette norme.

In the interest of clarity, the French should refer to the actual application (“demande”) as the English does, rather than just to the “listage des séquences”.

9. Item 3 of Schedule II

A word seems to have been omitted from the English version, paragraph (a) which refers to the application that has been the subject of international search by the Commissioner. The English should presumably read “of an international search”.

10. Item 26.1 of Schedule II

This item reads:

**26.1** On requesting a certified copy in electronic form of a document, other than a request under Rule 317 or 350 of the Federal Courts Rules:

- |  |       |
|--|-------|
| (a) for each certification   | 35.00 |
| (b) plus, for each patent or application to which the request relates                  | 10.00 |
| (c) <u>plus for each additional 10 megabytes or part of them exceeding 7 megabytes</u> | 10.00 |

**26.1** Demande d'une copie certifiée sous forme électronique d'un document, autre que la demande visée par les règles 317 ou 350 des Règles des Cours fédérales :

- |   |       |
|---|-------|
| (a) pour chaque certification   | 35.00 |
| (b) pour chaque demande de brevet ou brevet visé par la demande   | 10.00 |
| (c) <u>pour chaque tranche de 10 mégaoctets qui excède 7 mégaoctets, l'excédant étant arrondi au multiple supérieur</u> | 10.00 |

The phrase in paragraph c) of the French version is confusing in two ways. Firstly, the reference to “chaque tranche de 10 mégaoctets qui excède 7 mégaoctets” (“each block of 10 megabytes that exceeds 7 megabytes”) seems rather odd. Secondly, the words “l'excédant étant arrondi au multiple supérieur” have no equivalent in the English and seem to be unnecessary; the calculation can be made accurately without this information.

- 6 -



It would appear that clarity could be achieved if it were redrafted along these lines:

c) pour chaque tranche de 10 mégaoctets, ou toute partie qui excède 7 mégaoctets

I look forward to your comments on these issues.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marcy Zlotnick'.

Marcy Zlotnick  
Counsel

/mh

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.



COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN  
DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT  
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ  
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



March 31, 2016

Mr. Todd Hunter  
Director, Portfolio Office  
and Parliamentary Affairs  
Department of Innovation, Science  
and Economic Development  
C.D. Howe Building  
235 Queen Street, 11th Floor  
OTTAWA, Ontario K1A 0H5

Dear Mr. Hunter:

Our File: SOR/2007-90, Rules Amending the Patent Rules

I am writing to follow up on my letter to you dated November 23, 2015, to which I have not yet received a reply. I would appreciate a response at your earliest convenience.

Thank you for your early attention to this matter.

Yours sincerely,

Marcy Zlotnick  
Counsel

/mh



Office de la propriété  
intellectuelle  
du Canada

Un organisme  
d'Industrie Canada

MAY 13 2016

Canadian  
Intellectual Property  
Office

An Agency of  
Industry Canada



RECEIVED/REÇU

MAY 19 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Ms. Marcy Zlotnick  
Counsel  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa ON K1A 0A4

Dear Ms. Zlotnick:

This letter is in response to your letter of November 23, 2015 to Mr. Todd Hunter regarding your review of SOR/2007-90, *Rules Amending the Patent Rules*.

Thank you for providing us with an opportunity to provide a response before placing it before the Joint Committee.

Following a commitment made in its Economic Action Plan 2014, the Canadian government tabled, on October 23, 2014, amendments to the *Patent Act* in the *Budget Implementation Act II* (C-43) that would allow Canada to ratify the Patent Law Treaty (PLT). Bill C-43 received royal assent on December 16, 2014. Certain administrative amendments to the *Patent Act* were also introduced in Bill C-59 (*Economic Action Plan 2015, No. 1*) and received Royal Assent on June 23, 2015.

The amendments to the *Patent Act* introduced in Bill C-43 and Bill C-59 will come into force on a day fixed by order of the Governor in Council. That date will be established after the relevant amendments to the *Patent Rules* have been prepared.

In light of these amendments, the Office is currently moving forward with a full review of the *Patent Rules* and will consider a roll-up of comments and recommendations put forth in your letter during this review.

Yours sincerely,

Johanne Bélisle  
Commissioner of Patents, Registrar of  
Trade-marks and Chief Executive Officer

cc: Todd Hunter, Director Portfolio Office and Parliamentary Affairs,  
Department of Innovation, Science and Economic Development

Canada

OPIC  CIPO



## Annexe Q

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 23 novembre 2015

Monsieur Todd Hunter  
Directeur, Bureau du portefeuille et  
Affaires parlementaires  
Innovation, Sciences et Développement  
économique Canada  
Édifice C.D. Howe  
235, rue Queen, 11<sup>e</sup> étage  
OTTAWA (Ontario) K1A 0H5

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2007-90, Règles modifiant les Règles sur les brevets

J'ai passé en revue l'instrument susmentionné avant de le soumettre au Comité mixte, et j'aimerais que vous me fournissiez des éclaircissements sur plusieurs points.

1. Article 2, définition de la « Norme PCT de listages des séquences »

À la page 860 du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, il est indiqué que « la modification [...] alignerait le mode de présentation canadien des listages de séquences sur le mode de présentation standard sous le régime du PCT grâce à un renvoi à ce dernier dans les *Règles sur les brevets*. L'avantage de recourir à la technique du renvoi est que le mode de présentation canadien changera automatiquement lorsque le mode de présentation standard sous le régime du PCT changera [...] ».

Le paragraphe cité ci-dessus montre clairement que l'on avait prévu initialement l'incorporation par renvoi dynamique. Toutefois, en l'absence de toute indication contraire, on doit considérer que la norme PCT de listage des séquences fait référence à la norme existante lors de l'application de la définition. Il faudrait modifier les Règles pour refléter clairement l'incorporation par renvoi dynamique prévue.

2. Paragraphe 3.01(2)

Aux termes de cette disposition, le demandeur ou le breveté a le droit de payer la taxe applicable aux petites entités à l'égard d'une demande ou d'un brevet :



- 2 -

(a) si, à l'égard d'une demande autre qu'une demande PCT à la phase nationale ou d'un brevet délivré au titre d'une telle demande, à la date de dépôt de la demande, le demandeur initialement désigné dans la pétition est une petite entité à l'égard de l'invention visée par la demande ou le brevet;

(b) si, à l'égard d'une demande PCT à la phase nationale ou d'un brevet délivré au titre d'une telle demande, le demandeur était, à la date à laquelle il s'est conformé aux exigences du paragraphe 58(1) et, s'il y a lieu, à celles du paragraphe 58(2), une petite entité à l'égard de l'invention visée par la demande ou le brevet.

Il est difficile de voir comment cette disposition s'applique parallèlement à l'article 3. La règle de base de l'article 3 semble être que si une personne dépose une déclaration du statut de petite entité dans les délais prescrits et « conformément à l'article 3.01 », elle doit payer la taxe applicable aux petites entités. Puis, le paragraphe 3.01(2) dit que ceux qui sont une petite entité au moment pertinent doivent payer cette taxe.

L'objectif semble être de restreindre le dépôt « conformément à l'article 3.01 » aux petites entités, mais il est douteux que la référence au dépôt conformément à l'article 3.01 soit suffisante pour l'atteindre. Il semble discutable qu'une personne, qui se conforme aux modalités et à la forme requises dans le paragraphe 3.1(1), sera considérée comme s'étant conformée à l'article 3.01. Il semble y avoir une différence entre les exigences de dépôt et l'admissibilité qui n'est pas adéquatement prise en considération.

### 3. Paragraphe 3.01(4)

Le libellé de l'alinéa 3.01(4)b) donne lieu à une certaine confusion :

(4) Pour l'application du présent article, il est entendu que :

a) la demande complémentaire est réputée porter la même date de dépôt que la demande originale;

b) la déclaration du statut de petite entité déposée à l'égard de la demande originale à la date du dépôt de la demande complémentaire ou à une date antérieure est réputée avoir également été déposée à cette date à l'égard de la demande complémentaire;



À quelle date fait-on référence ici? Par exemple, est-ce que cela signifie qu'une déclaration du statut de petite entité est censée s'appliquer à une demande complémentaire de la même façon qu'à une demande originale si la déclaration du statut de petite entité a été déposée à la date du dépôt de la demande complémentaire ou à une date antérieure? Par exemple :

1. La déclaration du statut de petite entité relative à la demande originale est déposée le 1<sup>er</sup> mars.
2. La demande complémentaire est déposée le 1<sup>er</sup> avril.
3. La déclaration du statut de petite entité est réputée avoir été déposée le 1<sup>er</sup> mars, même en ce qui concerne la demande complémentaire.

La version française ci-dessous ne clarifie pas davantage la situation.

(4) Pour l'application du présent article, il est entendu que :

- a) la demande complémentaire est réputée porter la même date de dépôt que la demande originale;
- b) la déclaration du statut de petite entité déposée à l'égard de la demande originale à la date du dépôt de la demande complémentaire OU à une date antérieure est réputée avoir également été déposée à cette date à l'égard de la demande complémentaire;

Toutefois, les termes « à cette date » sont plus rapprochés de l'expression « à la date du dépôt de la demande complémentaire ». D'un point de vue grammatical, ils devraient donc s'appliquer à la date du dépôt de la demande complémentaire, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> avril. Auriez-vous l'amabilité de préciser comment déterminer la date à laquelle il est fait référence?

4. Paragraphe 26(3)

Cette disposition se lit comme suit :

26(3) Sauf pour l'application de la partie V, le commissaire est autorisé à proroger le délai prévu par les présentes règles pour le paiement de la taxe appropriée, s'il estime que les circonstances le justifient et que les particularités ci-après sont réunies : a) la taxe à verser est soit la taxe applicable aux petites entités, soit la taxe générale; b) la taxe se rapporte à une formalité ou à un service visé aux paragraphes 3(3), (5), (7), (8) ou (9); c) une personne paie la taxe applicable aux petites entités après l'entrée en vigueur du présent



- 4 -

paragraphe; d) elle détermine par la suite que la taxe générale aurait plutôt dû être payée.

Le paragraphe fait allusion à une taxe qui est « soit la taxe applicable aux petites entités, soit la taxe générale ». Y a-t-il d'autres taxes possibles? À part s'il y en a, pourquoi ne pas faire référence simplement à une personne ayant payé la taxe applicable aux petites entités en vertu des paragraphes 3(3), (5), (7), (8) ou (9), mais qui a déterminé par la suite que la taxe générale aurait plutôt dû être payée?

5. Alinéa 26.1(2)b)

La version française devrait aussi faire référence au sous-alinéa 6a)(i) de l'annexe II, ne serait-ce que pour donner aux lecteurs francophones les mêmes renseignements et précisions qu'aux lecteurs anglophones.

6. Paragraphe 58(10)

Les deux versions se lisent comme suit :

10) Dès qu'une demande internationale devient une demande PCT à la phase nationale, elle ne peut devenir une nouvelle demande PCT à la phase nationale que si la première demande PCT à la phase nationale est retirée.

(10) Once an international application becomes a PCT national phase application, it may not become a further PCT national phase application unless the earlier PCT national phase application has been withdrawn.

La signification de « nouvelle demande » est claire, mais celle de « further application » l'est moins. Y a-t-il une raison pour laquelle l'équivalent anglophone naturel de « nouvelle », à savoir « new », n'est pas employé?

7. Paragraphe 59.2(2)

Il est indiqué que le paragraphe 59.2(1) s'applique à une demande internationale qui est devenue une demande PCT à la phase nationale. Puis, on précise dans le paragraphe 59.2(2) que l'alinéa 59.2(1)b) ne s'applique pas aux listages des séquences qui ne font pas partie de la demande internationale. N'est-il pas évident qu'une disposition s'appliquant à une demande ne s'appliquerait pas à quelque chose qui ne fait pas partie de cette demande? Quel est l'objectif de cette disposition, d'autant plus que, contrairement à un certain nombre d'autres dispositions, elle ne contient pas les mots « Il est entendu que »?



- 5 -

8. Paragraphe 111(1)

Les deux versions de cette disposition se lisent comme suit.

**111.(1)** Le listage des séquences de nucléotides OU d'acides aminés qui n'est pas désigné comme faisant partie d'une découverte antérieure est décrit d'une manière conforme à la Norme PCT de listages des séquences et présenté dans le format électronique prévu à cette norme.

**111. (1)** If an application contains disclosure of a nucleotide or amino acid sequence other than a sequence identified as forming a part of the prior art, the description shall contain, in respect of that sequence, a sequence listing in electronic form, and both the sequence listing and the electronic form shall comply with the PCT sequence listing standard.

Par souci de clarté, la version française devrait parler d'une « demande » comme la version anglaise le fait, plutôt que seulement du « listage des séquences ».

9. Article 3 de l'annexe II

Un mot semble avoir été omis de l'alinéa a) de la version anglaise, qui fait référence à une demande ayant fait l'objet d'une recherche internationale par le commissaire. Au lieu de « of international search », la version anglaise devrait sans doute être remplacée par « of an international search ».

10. Article 26.1 de l'annexe II

Cet article se lit comme suit.

**26.1** Demande d'une copie certifiée sous forme électronique d'un document, autre que la demande visée par les règles 317 OU 350 des Règles des Cours fédérales :

- |   |       |
|---|-------|
| (a) pour chaque certification   | 35,00 |
| (b) pour chaque demande de brevet ou visé par la demande  | 10,00 |
| (c) <u>pour chaque tranche de 10 mégaoctets qui excède 7 mégaoctets, l'excédent étant arrondi au multiple supérieur</u> | 10,00 |



- 6 -

26.1 On requesting a certified copy in electronic form of a document, other than a request under Rule 317 or 350 of the Federal Courts Rules:

(a) for each certification	35.00
(b) plus, for each patent or application to which the request relates	10.00
(c) plus for each additional 10 megabytes or part of them exceeding 7 megabytes	10.00

La phrase dans l'alinéa c) de la version française prête à confusion de deux manières. Premièrement, la référence à « chaque tranche de 10 mégaoctets qui excède 7 mégaoctets » semble plutôt bizarre. Deuxièmement, les termes « l'excédent étant arrondi au multiple supérieur » n'ont pas d'équivalent dans la version anglaise et semblent inutiles; le calcul peut être fait correctement sans cette information.

Il semble que la phrase serait plus claire si elle était réécrite de la façon suivante :

c) pour chaque tranche de 10 mégaoctets, OU toute partie qui excède 7 mégaoctets

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Marcy Zlotnick,  
Conseillère juridique

/mh



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 31 mars 2016

Monsieur Todd Hunter  
Directeur, Bureau du portefeuille et  
Affaires parlementaires  
Innovation, Sciences et Développement  
économique Canada  
Édifice C.D. Howe  
235, rue Queen, 11<sup>e</sup> étage  
OTTAWA (Ontario) K1A 0H5

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2007-90, Règles modifiant les Règles sur les brevets

Je vous écris afin de donner suite à la lettre que je vous ai envoyée le 23 novembre 2015, et pour laquelle je n'ai pas encore reçu de réponse. Je vous prierais de me faire parvenir une réponse dans les meilleurs délais.

En vous remerciant d'agir avec célérité dans ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Marcy Zlotnick,  
Conseillère juridique

/mh

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 13 mai 2016

Madame Marcy Zlotnick  
Conseillère juridique  
Comité mixte permanent d'examen  
de la réglementation  
a/s Le Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

Le 23 novembre 2015, vous avez écrit à M. Todd Hunter au sujet de votre examen du DORS/2007-90, Règles modifiant les Règles sur les brevets.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de fournir une réponse avant de le soumettre au Comité mixte.

À la suite d'un engagement pris dans son Plan d'action économique de 2014, le gouvernement du Canada a déposé, le 23 octobre 2014, des modifications à la *Loi sur les brevets* dans le projet de loi C-43, Loi d'exécution du budget, n° 2, visant à permettre au Canada de ratifier le Traité sur le droit des brevets, ou TDB. Le projet de loi C-43 a reçu la sanction royale le 16 décembre 2014. Certaines modifications d'ordre administratif à la Loi sur les brevets ont aussi été apportées dans le projet de loi C-59, Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2015, qui a reçu la sanction royale le 23 juin 2015.

Les modifications à la *Loi sur les brevets* proposées dans les projets de loi C-43 et C-59 entreront en vigueur à la date fixée par décret. Cette date sera établie après la préparation des modifications pertinentes aux Règles sur les brevets.

Compte tenu de ces amendements, l'office procède actuellement à une révision complète des Règles sur les brevets et examinera l'ensemble des remarques et des recommandations contenues dans votre lettre durant la révision.

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

La commissaire aux brevets, registraire des marques de commerce et présidente,

Johanne Bélisle

c.c. Todd Hunter, directeur, Bureau du portefeuille et Affaires parlementaires,  
Innovation, Sciences et Développement économique Canada



## Appendix R

**18.**

SOR/2016-142



REGULATIONS AMENDING CERTAIN DEPARTMENT OF FINANCE  
REGLATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

Bank Act  
Canada Deposit Insurance Corporation Act  
Cooperative Credit Associations Act  
Customs Tariff  
Insurance Companies Act  
Trust and Loan Companies Act

P.C. 2016-511

---

August 17, 2016

1. This instrument makes 25 amendments addressing matters raised in connection with the following Regulations:

<i>Eligible Financial Contracts Regulations (Canada Deposit Insurance Corporation Act)</i> (see SOR/2007-255, before the Committee on February 17, 2011, November 6, 2014, May 28, 2015 and April 14, 2016)	1 amendment
<i>Principal Protected Notes Regulations</i> (see SOR/2008-180, before the Committee on March 12, 2015)	4 amendments
<i>Credit Business Practices (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies and Foreign Insurance Companies) Regulations</i> (see SOR/2009-257, before the Committee on March 12, 2015)	1 amendment
<i>Cost of Borrowing (Banks) Regulations</i> (see SOR/2009-258, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment



<i>Cost of Borrowing (Authorized Foreign Banks) Regulations</i> (see SOR/2009-259, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment
<i>Cost of Borrowing (Trust and Loan Companies) Regulations</i> (see SOR/2009-260, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment
<i>Cost of Borrowing (Retail Associations) Regulations</i> (see SOR/2009-261, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment
<i>Cost of Borrowing (Canadian Insurance Companies) Regulations</i> (see SOR/2009-262, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment
<i>Cost of Borrowing (Foreign Insurance Companies) Regulations</i> (see SOR/2009-263, before the Committee on February 28, 2013 and April 21, 2016)	1 amendment
<i>Mortgage Insurance Business (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies and Canadian Societies) Regulations</i> (see SOR/2010-68, before the Committee on April 10, 2014 and June 11, 2015)	1 amendment
<i>Mortgage Insurance Disclosure (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies and Canadian Societies) Regulations</i> (see SOR/2010-69, before the Committee on April 10, 2014 and June 11, 2015)	1 amendment
<i>Deposit Type Instruments Regulations</i> (see SOR/2011-98, before the Committee on March 12, 2015)	2 amendments
<i>Negative Billing Option Regulations</i> (see SOR/2012-23, before the Committee on February 5, 2015 and June 11, 2015)	2 amendments

- 3 -



*Determination of Country of Origin for the Purposes of Marking Goods (NAFTA Countries) Regulations* (see SOR/2013-100, before the Committee on November 6, 2014) 1 amendment

*Notice of Branch Closure (Trust and Loan Companies) Regulations* (see SOR/2014-273, before the Committee on June 11, 2015) 3 amendments

*Notice of Branch Closure (Cooperative Credit Associations) Regulations* (see SOR/2014-273, before the Committee on June 11, 2015) 3 amendments

2. These amendments correct errors, remove inconsistencies, and resolve discrepancies between the French and English versions.

3. Also, the amendments to the various Cost of Borrowing Regulations prescribe a period of two clear business days as the minimum period that must be provided in a credit agreement in order for the lender to be relieved from having to providing a disclosure statement to the borrower. Previously any rescission period, no matter how short, would suffice.

PB/mn



Department of Finance  
Canada

Ministère des Finances  
Canada

Assistant Deputy Minister

Sous-ministre adjointe



AUG 05 2016

RECEIVED/REÇU

AUG 19 2016

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

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

Dear Mr. Bernhardt,

**SOR/2016-142, Regulations Amending Certain Department of Finance Regulations  
(Miscellaneous Program)**

---

I am pleased to inform you that the Department of Finance recently amended certain regulations through a Miscellaneous Amendments Regulations package, published in the *Canada Gazette, Part II*, on June 29, 2016. This regulatory package amends a number of regulations and addresses issues, listed in Annex A, that have been identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Yours sincerely,

*Christina Mitchell*

*fr* Michel LeFrançois  
A/Assistant Deputy Minister and Counsel  
Law Branch

Canada



## Annex - A

Regulations amended through the Miscellaneous Department of Finance Regulations Package published in the Canada Gazette on June 29, 2016		
SOR/2009-258, SOR/2009-259, SOR/2009-260, SOR/2009-261, SOR/2009-262, SOR/2009-263	Cost of Borrowing (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies, Foreign Insurance Companies) Regulations	Amendments to subsection 7(2)(c) in each regulation
SOR/2008-180	Principal Protected Notes Regulations	Amendments to subsection 3(h) and 3(j) to (l)
SOR/2009-257	Credit Business Practices (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies, Foreign Insurance Companies) Regulations	Amendment to Subsection 7(4)
SOR/2010-68	Mortgage Insurance Business (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies, Foreign Insurance Companies) Regulations	Amendment to Section 1
SOR/2010-69	Mortgage Insurance Disclosure (Banks, Authorized Foreign Banks, Trust and Loan Companies, Retail Associations, Canadian Insurance Companies, Foreign Insurance Companies) Regulations	Amendment to Section 1
SOR/2011-98	Deposits Type Instruments Regulations	Amendment to subsection 3(1)(b)(ii), 3(1)(g)
SOR/2012-23	Negative Options Billing Regulations	Amendment to section 1, subsection 8(2)(b)
SOR/2007-255	Eligible Financial Contract Regulations (Canada Deposit Corporation Act)	Amendment to Section 1
SOR/2009-43	Notice of Branch Closure (Trust and Loan Companies) Regulations	Amendment to subsection 9(a)
SOR/2008-180	Regulations Amending Certain Department of Finance Regulations (Miscellaneous Program) -- <i>Notice of Branch Closure (Trust and Loan Companies, Cooperative Credit Association Regulations) Regulations</i>	Amendments to Section 1 in each regulation
SOR/2013-100	Determination of Country of Origin for the Purposes of Making Goods (NAFTA Countries) Regulations	Amendment to French version of Chapter 20 of Section IV of Schedule III

## Annexe R

TRANSLATION/TRADUCTION

DORS/2016-142

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS  
(MINISTÈRE DES FINANCES)

Loi sur les banques  
 Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada  
 Loi sur les associations coopératives de crédit  
 Tarif des douanes  
 Loi sur les sociétés d'assurance  
 Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt

C.P. 2016-511

Le 17 août 2016

1. Ce texte réglementaire apporte 25 modifications qui avaient été demandées relativement aux règlements suivants :

<i>Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada) (voir le DORS/2007-255, dont le Comité a été saisi le 17 février 2011, le 6 novembre 2014, le 28 mai 2015 et le 14 avril 2016)</i>	1 modification
<i>Règlement sur les billets à capital protégé (voir le DORS/2008-180, dont le Comité a été saisi le 12 mars 2015)</i>	4 modifications
<i>Règlement sur les pratiques commerciales en matière de crédit (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés d'assurances étrangères) (voir le DORS/2009-257, dont le Comité a été saisi le 12 mars 2015)</i>	1 modification

- 2 -



<i>Règlement sur le coût d'emprunt (banques)</i> (voir DORS/2009-258, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur le coût d'emprunt (banques étrangères autorisées)</i> (voir le DORS/2009-259, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur le coût d'emprunt (sociétés de fiducie et de prêt)</i> (voir le DORS/2009-260, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur le coût d'emprunt (associations de détail)</i> (voir le DORS/2009-261, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur le coût d'emprunt (sociétés d'assurances canadiennes)</i> (voir le DORS/2009-262, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur le coût d'emprunt (sociétés d'assurances étrangères)</i> (voir le DORS/2009-263, dont le Comité a été saisi le 28 février 2013 et le 21 avril 2016)	1 modification
<i>Règlement sur les pratiques commerciales en matière d'assurance hypothécaire (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés de secours canadiennes)</i> (voir le DORS/2010-68, dont le Comité a été saisi le 10 avril 2014 et le 11 juin 2015)	1 modification
<i>Règlement sur la communication de renseignements relatifs à l'assurance hypothécaire (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés de secours canadiennes)</i> (voir le DORS/2010-69, dont le Comité a été saisi le 10 avril 2014 et le 11 juin 2015)	1 modification
<i>Règlement sur les instruments de type dépôt</i> (voir le DORS/2011-98, dont le Comité a été saisi le 12 mars 2015)	2 modifications

- 3 -



<i>Règlement relatif à l'abonnement par défaut (voir le DORS/2012-23, dont le Comité a été saisi le 5 février 2015 et le 11 juin 2015)</i>	2 modifications
<i>Règlement sur la désignation, aux fins de marquage, du pays d'origine des marchandises (pays ALÉNA) (voir le DORS/2013-100, dont le Comité a été saisi le 6 novembre 2014)</i>	1 modification
<i>Règlement sur les préavis de fermeture de bureaux (sociétés de fiducie et de prêt) (voir le DORS/2014-273, dont le Comité a été saisi le 11 juin 2015)</i>	3 modifications
<i>Règlement sur les préavis de fermeture de bureaux (associations coopératives de crédit) (voir le DORS/2014-273, dont le Comité a été saisi le 11 juin 2015)</i>	3 modifications

2. Ces modifications corrigent des erreurs, des incohérences et des écarts entre les versions anglaise et française.

3. De plus, les modifications aux différents règlements sur le coût d'emprunt prévoient qu'un délai de résolution d'au moins deux jours ouvrables francs doit être prévu dans une convention de crédit pour soustraire le prêteur à l'obligation de fournir une déclaration à l'emprunteur. Auparavant tout délai de résolution, aussi court soit-il, suffisait.

PB/mn





**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 5 août 2016

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

Monsieur,

V/Réf. : DORS/2016-142, Règlement correctif visant certains règlements  
(ministère des Finances)

---

J'ai le plaisir de vous informer que le ministère des Finances a modifié certains règlements dernièrement dans le cadre d'un règlement correctif publié le 29 juin 2016 dans la *Gazette du Canada*, partie II. Ce règlement correctif modifie de nombreux règlements et règle les questions énumérées à l'Annexe A qui avaient été soulevées par le Comité mixte d'examen de la réglementation.

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

Michel LeFrançois  
Sous ministre adjoint intérimaire  
et conseiller juridique  
Direction juridique



**TRANSLATION/TRADUCTION**

Annexe A

<p align="center"><b>Règlements modifiés dans le cadre du Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Finances) publié dans la <i>Gazette du Canada</i> du 29 juin 2016</b></p>		
DORS/2009-258, DORS/2009-259, DORS/2009-260, DORS/2009-261, DORS/2009-262, DORS/2009-263	Règlement sur le coût d'emprunt (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés d'assurances étrangères)	Modification à l'alinéa 7(2)c de chaque règlement
DORS/2008-180	Règlement sur les billets à capital protégé	Modification aux alinéas 3b) et 3j) à l)
DORS/2009-257	Règlement sur les pratiques commerciales en matière de crédit (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés d'assurances étrangères)	Modification au paragraphe 7(4)
DORS/2010-68	Règlement sur les pratiques commerciales en matière d'assurance hypothécaire (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés de secours canadiennes)	Modification à l'article 1

- 2 -



DORS/2010-69	Règlement sur la communication de renseignements relatifs à l'assurance hypothécaire (banques, banques étrangères autorisées, sociétés de fiducie et de prêt, associations de détail, sociétés d'assurances canadiennes et sociétés de secours canadiennes)	Modification à l'article 1
DORS/2011-98	Règlement sur les instruments de type dépôt	Modification au sous-alinéa 3(1) <i>b</i> (ii) et à l'alinéa 3(1) <i>g</i>
DORS/2012-23	Règlement relatif à l'abonnement par défaut	Modification à l'article 1 et à l'alinéa 8(2) <i>b</i>
DORS/2007-255	Règlement sur les contrats financiers admissibles (Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada)	Modification à l'article 1
DORS/2009-43	Règlement sur les préavis de fermeture de bureaux (sociétés de fiducie et de prêt)	Modification à l'alinéa 9 <i>a</i> )
DORS/2008-180	Règlement correctif visant certains règlements (ministère des Finances) - - Règlement sur les préavis de fermeture de bureaux (sociétés de fiducie et de prêt, associations coopératives de crédit)	Modification à l'article 1 de chaque règlement
DORS/2013-100	Règlement sur la désignation, aux fins de marquage, du pays d'origine des marchandises (pays ALÉNA)	Modification de la version française du chapitre 20 de la section IV de l'annexe III



## Appendix S

**19.**

SOR/2016-276

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS  
(CANADIAN OIL AND GAS EXPLORATION EXPENSE)**

Income Tax Act

P.C. 2016-933

November 16, 2016

The French version of the definition of “Canadian oil and gas exploration expense” set out in subsection 1206(1) of the *Income Tax Regulations* was amended to update references to certain paragraphs of subsection 66.1(6) of the *Income Tax Act* following amendments to that subsection of the Act. The English version of the regulatory definition was not amended by that same instrument (SOR/94-686, before the Committee on June 12, 2008, May 31, 2012, May 9, 2013, September 25, 2014, and February 5, 2015). In April 2008, the Department committed to making the necessary amendment to the English version. Eight and a half years later, that amendment has now been made.

CK/mn

## Annexe S

**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2016-276

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (FRAIS D'EXPLORATION PÉTROLIÈRE ET GAZIÈRE AU CANADA)**

Loi de l'impôt sur le revenu

C.P. 2016-933

Le 16 novembre 2016

La version française de la définition de « frais d'exploration pétrolière et gazière au Canada », au paragraphe 1206(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*, a été modifiée de manière à mettre à jour des renvois à certains alinéas du paragraphe 66.1(6) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* à la suite de modifications apportées à ce paragraphe. La version anglaise de la définition n'a pas été modifiée par ce même texte réglementaire (DORS/94-686, soumis au Comité le 12 juin 2008, le 31 mai 2012, le 9 mai 2013, le 25 septembre 2014 et le 5 février 2015). En avril 2008, le Ministère s'est engagé à apporter les modifications requises à la version anglaise. Huit années et demie plus tard, les modifications ont été apportées.

CK/mn