

## Appendix A

**NOTE ON THE THIRD REPORT (*REPORT NO. 81, SPECIES AT RISK ACT*)**

---

The Third Report (Report No. 81) of the Standing Joint Committee was tabled in 2008. It described what seemed to the Committee to be a flaw in the *Species at Risk Act* that had been identified in the course of reviewing orders made under that Act.

Under that Act, when the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada completes an assessment on the status of a species, it must provide the Minister of the Environment with a copy and its reasons. The Act also says that within nine months after receiving an assessment, the Governor in Council is to review the assessment. He can add the species to the list of species at risk, decide not to add it to the list, or refer the matter back. Where the Governor-in-Council has not taken action within nine months, the Minister is required to amend the list in accordance with the assessment.

Although the Act provides for a nine month period for taking action commencing on receipt by the Governor-in-Council of the assessment, it does not actually provide for the receipt of an assessment by the Governor-in-Council. The intent of the Act is that action taken on an assessment is to be taken within a fixed period of time, but if there is discretion to determine when, or even if, an assessment is to be passed along to the Governor-in-Council, the intent of the Act could be entirely defeated.

It is difficult to conclude that Parliament intended that the goal of a timely decision on an assessment could be defeated simply by delaying, perhaps even indefinitely, submission of the assessment to the Governor in Council. The Joint Committee therefore concluded that the failure to provide for the receipt of an assessment by the Governor in Council reflects a gap in the scheme established by the Act. In light of this, the Third Report recommended an amendment to the *Species at Risk Act* to ensure that Parliament's intent that action on an assessment be taken within a fixed period of time be clearly reflected in the Act.

Section 129 of the *Species at Risk Act* requires a parliamentary review of the Act five years after this it comes into force. This review was undertaken by the House of Commons Standing Committee on the Environment and Sustainable Development in the previous Parliament. The Third Report was drawn to the attention of both that Committee and the Chairman of the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. The issue identified in the Report was also noted by a number of witnesses who appeared in connection with the review of the Act.



- 2 -

Although a draft report was apparently under consideration, the Standing Committee on the Environment and Sustainable Development was unable to table its report prior to dissolution. To date, there is no indication that the Committee intends to resume its consideration of the Act, and indeed while section 129 of the Act mandates that a review be carried out, it makes no mention of any requirement to actually table a report.

November 3, 2011  
PB/mn

## Annexe A

**TRANSLATION / TRADUCTION****OBSERVATIONS SUR LE TROISIÈME RAPPORT (RAPPORT N° 81,  
LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL)**

Le Troisième rapport (Rapport n° 81) du Comité mixte permanent a été déposé en 2008. Dans ce rapport, le Comité traitait de ce qu'il considère comme une lacune de la *Loi sur les espèces en péril*, lacune qui avait été relevée dans le cadre de l'examen des ordonnances prises en vertu de la *Loi*.

Aux termes de la *Loi*, lorsqu'il termine l'évaluation de la situation d'une espèce en péril, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) en fournit une copie, motifs à l'appui, au ministre de l'Environnement. Toujours aux termes de la *Loi*, dans les neuf mois suivant la réception de cette évaluation, le gouverneur en conseil doit en faire l'examen. Il peut inscrire l'espèce sur la liste des espèces en péril, décider de ne pas l'inscrire sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou réexamen. Si le gouverneur en conseil n'a pas pris de mesures dans les neuf mois de la réception de l'évaluation, le ministre doit modifier la liste en conformité avec cette évaluation.

Même si elle prévoit une période de neuf mois pour la prise de mesures à compter de la réception de l'évaluation par le gouverneur en conseil, la *Loi* ne renferme aucune disposition concernant la réception d'une évaluation par le gouverneur en conseil. La *Loi* vise à ce que les mesures consécutives à une évaluation soient prises à l'intérieur d'une période donnée, mais si on laisse une discrétion pour déterminer quand une évaluation sera transmise au gouverneur en conseil, voire si cette évaluation lui sera transmise, l'objet de la *Loi* pourrait être complètement annihilé.

Il est difficile de penser que le Parlement, en adoptant une disposition ayant pour but d'accélérer la prise d'une décision à la suite d'une évaluation, voulait que ce but soit annihilé parce que l'on tarde, peut-être indéfiniment, à remettre l'évaluation au gouverneur en conseil. Par conséquent, le Comité mixte est d'avis que l'absence d'une disposition concernant la remise de l'évaluation au gouverneur en conseil et sa réception par ce dernier est une faille dans la procédure établie par la *Loi*. C'est pourquoi il a recommandé, dans son Troisième Rapport, une modification de la *Loi sur les espèces en péril* afin que soit bien précisé dans celle-ci, conformément à l'intention du Parlement, le délai à l'intérieur duquel des mesures doivent être prises par suite d'une évaluation.

Aux termes de l'article 129 de la *Loi sur les espèces en péril*, un examen parlementaire de la *Loi* doit être fait cinq ans après son entrée en vigueur. Cet



- 2 -

examen a été effectué par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes au cours de la dernière législature. Le Troisième Rapport a été porté à l'attention de ce comité et du président du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Le problème dont il est question dans le Rapport a aussi été mentionné par un certain nombre de témoins ayant comparu dans le cadre de l'examen de la *Loi*.

Même si, semble-t-il, un projet de rapport était envisagé, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable n'a pas pu déposer son rapport avant la dissolution. À ce jour, rien n'indique que le Comité a l'intention de reprendre son examen de la *Loi* et, même si l'article 129 de la *Loi* exige qu'un examen soit fait, il ne mentionne nullement l'obligation de déposer un rapport.

Le 3 novembre 2011  
PB/mn





## Appendix B

Veterans Affairs  
CanadaAnciens Combattants  
Canada

NOV 29 2011

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

SUR/2005-39

RECEIVED/REÇU

DEC 02 2011

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

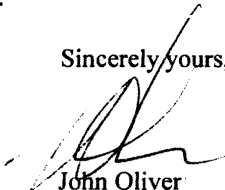
On behalf of the Deputy Minister of Veterans Affairs Canada, Ms. Suzanne Tining, I would like to thank you for your correspondence regarding the progress of amendments to be made to the *Department of Veterans Affairs Act*.

I am pleased to inform you that an amendment is contained in Bill C-13, *An Act to implement certain provisions of the 2011 budget as updated on June 6, 2011 and other measures*, which is currently before the Senate. Specifically, clause 179 of part 17 of the Bill provides for the addition of a definition of "dependent" in the *Department of Veterans Affairs Act*. This definition will ensure that the Department has the authority to continue providing services to current beneficiaries.

If you have any further questions, please do not hesitate to contact Ms. Suzanne Levesque, Director of Cabinet and Legislative Affairs, at 613-992-3801.

I trust that the information provided is helpful and will address the concerns of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. Again, thank you for writing.

Sincerely yours,

  
John Oliver

Director General

Departmental Secretariat and Policy Coordination

Canada

## Annexe B

**TRANSLATION / TRADUCTION**

Le 29 novembre 2011

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

*DORS / 2005-39*

Monsieur,

Au nom de la sous-ministre d'Affaires des Anciens Combattants Canada, M<sup>me</sup> Suzanne Tining, je voudrais vous remercier de votre lettre concernant les modifications proposées à la Loi sur les Anciens Combattants.

C'est avec plaisir que je vous informe qu'une modification proposée à cette loi figure dans le projet de loi C-13, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget de 2011 mis à jour le 6 juin 2011 et mettant en œuvre d'autres mesures, qui est maintenant à l'étude au Sénat. Il s'agit de l'article 179 de la partie 17 du projet de loi, qui prévoit l'ajout de la définition de personne à charge à la Loi sur les anciens Combattants. Cette définition permettra au ministère de continuer de fournir des services aux bénéficiaires.

Pour de plus amples informations, vous êtes prié de communiquer avec M<sup>me</sup> Suzanne Lévesque, directrice des Affaires du Cabinet et législatives, au 613-992-3801.

Comptant que l'information fournie vous sera utile et répondra aux préoccupations du Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation, je vous remercie de nouveau de nous avoir écrit.

John Oliver  
Directeur général  
Secrétariat du Ministère et Coordination des  
politiques

## Appendix C

**TRANSLATION / TRADUCTION**

Reference: 159636

March 28, 2011

The Hon. Yonah Martin, Senator  
Mr. Andrew J. Kania, MP  
Joint Chairs  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Senator Martin and Mr. Kania:

SJC File: SOR/97-6, Feeds Regulations, 1983, amendment

Thank you for your follow-up letter regarding when the amendments will be made to address the Committee's concerns about the authority to regulate the release into the environment of novel feeds and of plants with novel traits.

Progress is being made with regard to the proposal to make amendments to the *Feeds Act* and the *Seeds Act* in accordance with the Committee's concerns. I firmly believe that the legislative amendments will be introduced during this parliamentary session. I would like to assure the Committee that these amendments are a priority and I am determined to introduce them as soon as possible. However, at this time I am unable to provide the Committee with more detailed information about when the amendments will be made or what measures will be taken to introduce them in Parliament.

Yours sincerely,

Gerry Ritz, PC, MP

## Annexe C



Référence à rappeler : 159636

MAR 28 2011

L'honorable Yonah Martin, sénateur  
Monsieur Andrew J. Kania, député  
Coprésidents  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Messieurs,

Dossiers du CMP - DORS/97-6, modification du Règlement de 1983 sur les aliments du bétail

Je vous remercie de votre lettre de suivi concernant le moment choisi pour l'apport de modifications qui permettront de donner suite aux préoccupations du Comité à propos du pouvoir de réglementer la dissémination dans l'environnement d'aliments du bétail nouveaux et de végétaux à caractères nouveaux.

Les progrès se poursuivent à l'égard de la proposition visant à modifier la *Loi relative aux aliments du bétail* et la *Loi sur les semences* pour donner suite aux préoccupations du Comité. Je demeure convaincu que les modifications législatives seront présentées au cours de la présente session parlementaire. Je tiens à réitérer au Comité que ces modifications s'avèrent prioritaires et que je suis déterminé à les présenter le plus tôt possible. Cependant, je ne peux toujours pas fournir au Comité de plus amples renseignements au sujet du moment choisi ou des mesures prises pour présenter ces modifications au Parlement.

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

Gerry Ritz, C.P., député

Canada

## Appendix D

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

## JOINT CHAIRS

SENATOR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, M.P.

## VICE-CHAIRS

GARRY BREITKREUZ, M.P.  
MASSIMO PACETTI, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

## CO-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, DÉPUTÉE

## VICE-PRÉSIDENTS

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ  
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ



OCT 20 2011

The Honourable Gerry Ritz, P.C., M.P.  
Minister of Agriculture and Agri-Food  
House of Commons  
Confederation Building, Room 781  
Ottawa, Ontario K1A 0A6

Dear Minister Ritz:

Our File: SOR/2003-284, Regulations Amending the Canada Grain Regulations

As you know, amendments to the *Canada Grain Act* were introduced in each of the two previous Parliaments that would have addressed certain concerns raised by the Standing Joint Committee in connection with section 68.1 of that Act. Unfortunately, neither Bill received passage.

Your letter of June 22, 2010 advised that the government was reviewing its proposals to modernize the Act and would again bring forward legislation when appropriate. It was also stated that the Joint Committee's concerns would be considered during this process. In view of this, we wonder whether you are in a position to indicate whether it is anticipated that these amendments will again be reintroduced in the current Session.

Yours sincerely,

Senator Bob Runciman  
Joint Chair

Françoise Boivin, M.P.  
Joint Chair

c.c.: Mr. Garry Breitkreuz, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Mr. Massimo Pacetti, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Minister  
of Agriculture and  
Agri-Food  
and Minister for the  
Canadian Wheat Board



Ministre  
de l'Agriculture et de  
l'Agroalimentaire  
et ministre de la  
Commission canadienne du blé



Ottawa, Canada K1A 0C5

SOR/2003-284

Quote: 167739

NOV 28 2011

The Honourable Bob Runciman, Senator  
Joint Chair  
Ms. Françoise Boivin, MP  
Joint Chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

NOV 30 2011

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Senator Runciman and Ms. Boivin:

Thank you for your letter regarding the modernization of the *Canada Grain Act (CGA)*.

Please be assured that the Government remains committed to modernizing this act as part of an overall strategy to update the Canadian grain sector.

As you have mentioned, previous attempts to amend the CGA have not succeeded. The Government is reflecting on the events to date and is reviewing its proposals; a legislative package will be brought forward when appropriate. During this process, the concerns raised by the Standing Joint Committee with respect to Section 68.1 of the CGA will be considered.

I trust that this information is of assistance. Again, thank you for writing on this matter.

Sincerely,

Gerry Ritz, PC, MP

Canada

## Annexe D

**TRANSLATION / TRADUCTION**

Le 20 octobre 2011

L'honorable Gerry Ritz, C.P., député  
Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire  
Chambre des communes  
Édifice de la Confédération, pièce 781  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

N/Réf.: DORS/2003-284, Règlement modifiant le Règlement sur les  
grains du Canada

---

Vous n'êtes pas sans savoir que des modifications à la *Loi sur les grains du Canada* ont été proposées au cours des deux dernières législatures et qu'elles visaient à répondre à certaines préoccupations du Comité mixte à l'égard de l'article 68.1 de cette loi. Malheureusement, aucun des projets de loi présentés n'a été adopté.

Dans votre lettre du 22 juin 2010, vous indiquez que le gouvernement examine la possibilité de moderniser la *Loi* et qu'il présentera d'autres mesures législatives lorsqu'il le jugera opportun. La lettre mentionne également que le processus tiendra compte des préoccupations du Comité mixte. Cela étant dit, nous aimerions savoir si vous êtes en mesure de nous faire connaître les intentions du gouvernement quant à la présentation de telles modifications au cours de la présente législature.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération respectueuse.

---

Bob Runciman, sénateur  
Coprésident

---

Françoise Boivin, députée  
Coprésidente

c. c. Monsieur Garry Breitkreuz, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

Monsieur Massimo Pacetti, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation



Minister  
of Agriculture and  
Agri-Food  
and Minister for the  
Canadian Wheat Board



Ministre  
de l'Agriculture et de  
l'Agroalimentaire  
et ministre de la  
Commission canadienne du blé



Ottawa, Canada K1A 0C5

NOV 28 2011

Référence à rappeler : 167739

L'honorable Bob Runciman, sénateur  
Coprésident  
Madame Françoise Boivin, députée  
Coprésidente  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur le Sénateur, Madame la Députée,

Je vous remercie de votre lettre concernant l'actualisation de la *Loi sur les grains du Canada* (LGC).

Soyez assurés que le gouvernement demeure déterminé à actualiser cette loi, et ce, dans le cadre d'une stratégie globale visant à moderniser le secteur canadien des grains.


Comme vous l'avez indiqué, les tentatives précédentes en vue de modifier la LGC se sont soldées par un échec. Le gouvernement est en train de se pencher sur les événements survenus jusqu'ici et de réviser ses propositions; il présentera un ensemble de mesures législatives au moment opportun. Dans le cadre de ce processus, on tiendra compte des préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent en ce qui concerne le paragraphe 68.1 de la LGC.

Je vous remercie de nouveau d'avoir écrit et vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, Madame la Députée, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Gerry Ritz, C.P., député

Canada

## Appendix E

SOR/2010-90 **NOTE ON THE MINISTER'S LETTER OF FEBRUARY 8, 2011**

1. Paragraph 5(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act* requires a vehicle to which a national safety mark is applied to conform to the applicable standards prescribed by regulation. Section 2 of the Act defines "standard" to mean "a standard that governs the design, construction, functioning or marking of vehicles or equipment for the purpose of reducing the risk of death, injury or property damage from vehicle use". The Joint Committee has questioned whether this authorizes standards that were created on the basis of comfort and convenience for consumers. The standards at issue require that the surfaces of certain metallic parts of seat belt assemblies have no corrosion that may be transferred to clothing, and set out requirements for the webbing of belts relating to colour fastness, colour transferability and staining.
2. The *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* have now been replaced by the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (SOR/2010-90). While the new Regulations do not directly contain the requirements which concerned the Committee, similar requirements are set out in the Department's *Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies*, which is incorporated by reference into the new Regulations. Thus, the problem remains.
3. The Department of Transport has argued that since use of belt systems will be encouraged if the cleanliness and appearance of such systems does not deteriorate, provisions such as those in question are safety related. On the other hand, whether components of a belt system retain their colour or are colourfast has nothing to do with the safety of the system *per se*. A seat belt will fulfill its function regardless of colour fastness. The inherent safety of the belt does not change. Rather than establishing safety standards, the provisions in question are best characterized as being intended to influence the behaviour of vehicle occupants. The Department's concern is that eliminating these requirements could potentially reduce seat belt use. The goal is obviously admirable, but it goes beyond the scope of the *Motor Vehicle Safety Act*. The Joint Chairs' May 31, 2010 letter to the Minister therefore suggested that if it is considered essential to impose requirements related to staining and colour fastness for seat belt assemblies, then the Act should be amended to provide clear authority.
4. The February 8, 2011 reply from then Minister Strahl deals both with the requirements set out in *Technical Standards Document No. 209* and related provisions found in the *Motor Vehicle Safety Regulations*. As concerns the latter, it is agreed that requiring that the webbing of a seat belt not transfer colour to or stain the clothing of the occupant of a vehicle could be viewed as not directly related to the safety of the seat belt system, and accordingly the provisions in question will be repealed.



5. As for the requirements of *Technical Standards Document No. 209* that are incorporated by reference into the two Regulations, the Minister submits that these are an integral part of safety testing:

The requirements ... exist as part of the safety testing protocols to ensure that seat belts fulfill their intended function to provide protection and limit injury to vehicle occupants in a collision. The provisions for colour retention and corrosion transfer to occupant clothing are intertwined with the provisions for resistance to light degradation and corrosion resistance and are key to the strength tests of seat belts. There is no intention in the regulations to test for the comfort, convenience and aesthetic qualities of seat belts.

6. The relevant provisions of *Technical Standards Document No. 209* read as follows:

S4.2(e) *Resistance to light.* The webbing in a seat belt assembly, after exposure to the light of a carbon arc and tested by the procedure specified in S5.1(e), shall have a breaking strength not less than 60 percent of the strength before exposure to the carbon arc and shall have a color retention not less than No. 2 on the Gray Scale for Color Change published by the American Association of Textile Chemists and Colorists, Post Office Box 12215, Research Triangle Park, NC 27709.

S4.3(a) *Corrosion resistance*

(1) Attachment hardware of a seat belt assembly, after being subjected to the conditions specified in S5.2(a), shall be free of ferrous corrosion on significant surfaces except for permissible ferrous corrosion at peripheral edges or edges of holes on underfloor reinforcing plates and washers. Alternatively, such hardware at or near the floor shall be protected against corrosion by at least an electrodeposited coating of nickel plus chromium, or copper and nickel plus chromium with at least a service condition number of SC2, and other attachment hardware shall be protected by an electrodeposited coating of nickel plus chromium, or copper and nickel plus chromium with a service condition number of SC1, in accordance with American Society for Testing and Materials B 456-79, *Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium*, but such hardware shall not be racked for electroplating in locations subjected to maximum stress.



- 3 -

- (2) Surfaces of buckles, retractors, and metallic parts, other than attachment hardware, of a seat belt assembly, after subjection to the conditions specified in S5.2(a), shall be free of ferrous or nonferrous corrosion which may be transferred, either directly or by means of the webbing, to the occupant or his clothing when the assembly is worn. After test, buckles shall conform to applicable requirements in paragraphs (d) to (g) of this section.

It is difficult to see how the portions of these provisions dealing with colour retention and transfer of corrosion to the occupant or his clothing can be said to be “intertwined with the provisions for resistance to light degradation and corrosion resistance” and “key to the strength tests of seat belts”. Section 4.2(e) provides a colour retention test in addition to a strength test. Even assuming there is a direct relationship between colour fading and strength of webbing, removing the colour fading test would have no bearing on the strength test the webbing must meet. In other words, removing the words “and shall have a color retention not less than No. 2 on the Gray Scale for Color Change published by the American Association of Textile Chemists and Colorists, Post Office Box 12215, Research Triangle Park, NC 27709.” From section 4.2(e) would not change the strength requirement in any way. How then is the colour retention requirement at all related to the strength test, let alone “key” to it?

7. Turning to the corrosion resistance requirement in section 4.3(a)(2), there is no doubt that corrosion weakens metal parts. At the same time, the Committee has concluded that a distinction must be made between a standard that is intended to prevent corrosion that would weaken metal parts of seatbelt assemblies and a requirement that deals with corrosion purely for the protection of the clothing of vehicle occupants. The former is a safety standard; the latter is not, even though it may have been motivated by concern for the safety of vehicle occupants. The obvious question is why, if 4.3(a)(2) is directed towards protecting against rust that would weaken parts, has it been formulated in terms of a test based on the transfer of corrosion “to the occupant or his clothing when the assembly is worn”?

8. It is unclear that any real distinction can be made between the colour transferability and staining requirements that the Minister has agreed could be viewed as not directly related to the safety of the seat belt system, and are therefore to be removed from the *Motor Vehicle Safety Regulations*, and those portions of *Technical Standards Document No. 209* discussed above. The fact that the latter document is based on, or “harmonized with”, U.S. standards may be why it is desired to maintain the document in its present form. This, however, can have no bearing on the question of whether the *Motor Vehicle Safety Act* permits requirements that do not actually establish safety standards for equipment.



- 4 -

9. There is little in the Minister's reply to counter the conclusion that the requirements with which the Committee has expressed concern are aimed at maximizing the use of seat belts. This is of course laudable. The authority for such provisions, however, is at present lacking. The solution is to amend the *Motor Vehicle Safety Act* to provide clear authority for these requirements.

November 14, 2011  
PB/mn

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR YONAH MARLIN  
ANDREW J. KASIA, O.M., M.P.

VICE CHAIRS

ROYAL GALIPEAU, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO-PRÉSIDENTS

SENATRICE YONAH MARLIN  
ANDREW J. KASIA, O.M., DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



May 31, 2010

The Honourable John Baird, P.C., M.P.  
Minister of Transport  
Room 441-S, Centre Block  
House of Commons  
OTTAWA, Ontario  
K1A 0A6

Dear Minister Baird:

Our File: SOR/98-159, Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions  
Safety Regulations

Paragraph 5(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act* requires a vehicle to which a national safety mark is applied to conform to the applicable standards prescribed by regulation. Section 2 of the Act defines “standard” to mean “a standard that governs the design, construction, functioning or marking of vehicles or equipment for the purpose of reducing the risk of death, injury or property damage from vehicle use”. The Standing Joint Committee has questioned whether this authorizes standards that “were created on the basis of comfort and convenience for consumers”, as the Department of Transport has put it. The standards at issue require that the surfaces of certain metallic parts of seat belt assemblies have no corrosion that may be transferred to clothing, and set out requirements relating to colour fastness, colour transferability and staining for the webbing of belts.

The Department has argued that since use of belt systems will be encouraged if the cleanliness and appearance of such systems does not deteriorate, provisions such as those in question are safety related. As stated in Ms. Natalie Bossé’s letter of January 26, 2010, “The Department continues to believe that any aspect of seat belt design and quality that is directly associated with their use, or non-use, is relevant to safety.” In support of this, studies have been cited establishing that an increased use of seat belts results in a reduction in death and injury occurring from vehicle use, as well as that the reasons given for not wearing seat belts include concern over the effect on wearers’ clothing.

Be this as it may, the fact remains that whether components of a belt system retain their colour or are colourfast has nothing to do with the safety of the system *per se*. As has been pointed out previously to the Department, there is a distinction between a standard that is intended to prevent corrosion that would weaken metal parts of seatbelt assemblies

- 2 -

(and such a standard has in fact been prescribed), and a requirement that deals with corrosion purely for the protection of the clothing of vehicle occupants. The former is a safety standard; the latter is not, even though it may have been motivated by concern for the safety of vehicle occupants.


A seat belt will fulfill its function regardless of colour fastness. The inherent safety of the belt does not change. Rather than establishing safety standards, the provisions in question are best characterized as being intended to influence the behaviour of vehicle occupants. The Department's concern is that eliminating these requirements could potentially reduce seat belt use. The goal is obviously admirable, but it goes beyond the scope of the *Motor Vehicle Safety Act*. If it is considered essential to impose requirements related to staining and colour fastness for seat belt assemblies, then the Act should be amended to provide clear authority.

When this instrument was considered by the Joint Committee at its meeting of May 13, 2010, members took note that the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* were recently replaced by the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (SOR/2010-90). While the new Regulations do not directly contain the requirements which concern the Committee, similar requirements are set out in *Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies*, which is incorporated by reference into the new Regulations. Thus, the problem remains.

It continues to be the view of the Joint Committee that the authority for requirements aimed at maximizing the use of seat belts is at best doubtful. It was therefore the wish of members that we seek your agreement to propose an amendment to the *Motor Vehicle Safety Act* to include clear authority for such requirements.

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

Yours sincerely,



Senator Yonah Martin  
Joint Chair



Andrew J. Kania, LL.M., M.P.  
Joint Chair

c.c.: Mr. Royal Galipeau, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
  
Mr. Brian Masse, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

/mn

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

**VICE CHAIRS**

ROB ANDERS, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATEUR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICÉ-PRÉSIDENTS**

ROB ANDERS, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



OCT 20 2010

The Honourable Charles Strahl, P.C., M.P.  
Minister of Transport  
Room 441-S, Centre Block  
House of Commons  
OTTAWA, Ontario  
K1A 0A6

Dear Minister Strahl:

Our File: SOR/98-159, Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions  
Safety Regulations

We refer to our letter of May 31, 2010 to your predecessor, to which a reply  
would be appreciated.

Yours Sincerely,

Senator Yonah Martin  
Joint Chair

Andrew J. Kania, LL.M., M.P.  
Joint Chair

c.c.: Mr. Rob Anders, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Mr. Brian Masse, Vice-chair  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

Encl.

/mh



Minister of Transport,  
Infrastructure and Communities



Ministre des Transports,  
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N6



**FEX 18 2011**

The Honourable Yonah Martin, Senator  
Mr. Andrew J. Kania, M.P.  
Joint Chairs  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa ON K1A 0A4

Dear Senator Martin and Mr. Kania:

Thank you for your correspondence of May 31 and October 20, 2010, regarding a review of provisions of the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations (formerly Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations), pertaining to colour transfer requirements for seat belts. Please accept my apologies for the delay in replying.

I would also like to refer to file SOR/2007-180 and Transport Canada's reply to the Standing Joint Committee of March 29, 2010, in which similar concerns about seat belts were addressed.

The Department's previous letter of January 26, 2010, noted that seat belts are the most important lifesaving feature in a vehicle. Not wearing a seat belt drastically increases the risk of death or injury in the event of a vehicle collision. Statistics indicate that even though less than 8% of light-duty vehicle occupants are not belted, they account for approximately 35% of fatalities in these vehicles in Canada.

In addition, studies were cited illustrating that the effect that seat belts have on clothing influences occupant use of seat belts and could cause some people to not wear them.

**Canada**

- 2 -

The Department is aware that the colour transfer tests found in the Regulations could be viewed as non-safety related. Specifically, the following three types of requirements regarding colour fastness or colour and corrosion transfer from seat belts to occupant clothing are relevant in this regard:

1. Subsections (3) to (6) of section 209 of the Motor Vehicle Safety Regulations require that the webbing of a seat belt not transfer colour to or stain occupant clothing.
2. Section S4.2(e) of Technical Standard Document (TSD) 209 requires that webbing be resistant to light degradation. This requirement includes a safety strength test to ensure that the webbing would withstand a specified break force after exposure to light. This requirement includes a provision for colour retention.
3. Section S4.3(a) of TSD 209 requires a series of safety tests to ensure that buckles and other metallic parts be resistant to corrosion to prevent a seat belt assembly from weakening with time. This section states that these parts must be free of ferrous or nonferrous corrosion, which may be transferred to occupant clothing when the assembly is worn.

The requirements cited above in bullets 2. and 3. exist as part of the safety testing protocols to ensure that seat belts fulfill their intended function to provide protection and limit injury to vehicle occupants in a collision. The provisions for colour retention and corrosion transfer to occupant clothing are intertwined with the provisions for resistance to light degradation and corrosion resistance and are key to the strength tests of seat belts. There is no intention in the regulations to test for the comfort, convenience and aesthetic qualities of seat belts.

A seat belt will only protect an occupant if it is worn. Therefore, Transport Canada continues to believe that any requirement on seat belt design that directly affects the use of seat belts is relevant to safety and is consistent with the authorities provided in the *Motor Vehicle Safety Act*. Furthermore, the Department is not the only regulatory body that considers such requirements necessary to safety; the safety requirements incorporated by TSD 209 are harmonized with U.S. safety requirements to ensure proper use and functionality of seat belts. The Canadian act of 1971 was patterned after the U.S. act of 1966.

Transport Canada also continues to believe that the existing requirements pertaining to light degradation and corrosion resistance are important for safety and should be retained. As noted, these requirements are part of the testing protocols designed to ensure that seat belt assemblies have the strength to protect vehicle occupants in case of a collision.

- 3 -



That being said, with respect to the concerns you have raised, the Department will be amending the Regulations in order to remove the colour fastness requirements of subsections 209 (3) to (6) of the Motor Vehicle Safety Regulations. These requirements are not part of seat belt webbing and buckle strength tests and could thus be viewed as not directly related to the safety of the seat belt system.

I trust that this information and these proposed actions will address the Committee's concerns.

Again, thank you for writing.

Sincerely,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Chuck Strahl".

Chuck Strahl

c.c. Mr. Royal Galipeau, M.P.  
Mr. Brian Masse, M.P.  
Mr. Rob Anders, M.P.



DORS/2010-90

**TRANSLATION / TRADUCTION****NOTE SUR LA LETTRE DU MINISTRE DU 8 FÉVRIER 2011**

1. Aux termes de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la sécurité automobile*, tout véhicule sur lequel est apposée une marque nationale de sécurité doit être conforme aux normes applicables. À l'article 2 de la *Loi*, « norme » s'entend de toute « règle ou norme s'appliquant à la conception, à la construction ou fabrication, au fonctionnement ou au marquage des matériels en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels ou matériels dus à l'utilisation des véhicules ». Le Comité mixte a demandé si l'on peut affirmer que les normes ont été créées en fonction du confort et du côté pratique, pour les consommateurs. Les normes en question exigent que les surfaces de certaines parties métalliques des ceintures ne présentent pas de trace de rouille susceptible d'être transférée sur les vêtements de l'occupant et énoncent également des exigences concernant la solidité de la couleur des sangles des ceintures de sécurité, la transférabilité de la couleur et la résistance aux taches.
2. Le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* a été remplacé par le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)* (DORS/2010-90). Même si le nouveau règlement ne renferme pas directement les exigences ayant fait l'objet d'observations de la part du Comité, des exigences semblables sont énoncées dans le *Document de normes techniques N° 209, Ceintures de sécurité*, du Ministère, qui est incorporé par renvoi au nouveau règlement. Par conséquent, le problème subsiste.
3. Le ministère des Transports a soutenu que, puisque les gens porteront davantage les ceintures s'ils savent que leur propreté et leur apparence n'en seront pas affectées, il y a donc un lien entre les dispositions en question et la sécurité. Par ailleurs, le fait que les composantes d'une ceinture de sécurité conservent leur couleur ou non n'a rien à voir avec la sécurité procurée par la ceinture comme telle. Une ceinture de sécurité jouera son rôle qu'elle conserve ou non sa couleur; cela ne change rien à la sécurité apportée. Les dispositions en question ne visent pas à établir des normes de sécurité; elles visent plutôt à influencer sur le comportement des occupants du véhicule. Ce qui préoccupe le Ministère, c'est que le fait d'éliminer ces exigences pourrait potentiellement mener à une utilisation moindre de la ceinture. Cet objectif est certes louable, mais il s'agit d'un aspect qui outrepassa la portée de la *Loi sur la sécurité automobile*. Dans la lettre qu'ils ont fait parvenir au Ministre le 31 mai 2010, les coprésidents ont mentionné que, s'il est jugé essentiel d'imposer des exigences concernant la durabilité de la couleur et la résistance aux taches, il faudrait modifier la *Loi* pour qu'elle renferme des dispositions claires à cet égard.

## Annexe E



- 2 -

4. Dans sa lettre du 8 février 2011, le ministre Strahl traite des exigences énoncées dans le *Document de normes techniques n° 209* et des dispositions connexes figurant dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. En ce qui concerne ce dernier, on reconnaît qu'il n'y a pas de lien direct entre le fait d'exiger que la sangle d'une ceinture de sécurité ne déteigne pas ou ne tache pas les vêtements de l'occupant d'un véhicule et la sécurité de la ceinture et que, par conséquent, les dispositions en question seront abrogées.

5. En ce qui concerne les exigences du *Document de normes techniques n° 209* qui sont incorporées par renvoi dans les deux règlements, le Ministre estime qu'elles font partie intégrante du contrôle de la sécurité :

[traduction]

Les exigences ... existent dans le cadre des mesures de contrôle de la sécurité, pour faire en sorte que les ceintures de sécurité jouent leur rôle premier qui est d'assurer une protection et de limiter les blessures chez les occupants d'une voiture en cas de collision. Les dispositions sur la préservation de la couleur et le transfert de traces de rouille sur les vêtements des occupants sont liées aux dispositions sur la résistance à la lumière et à la corrosion, et elles jouent un rôle important dans le contrôle de la solidité des ceintures de sécurité. On ne cherche pas, dans le Règlement, à vérifier le confort ou encore le côté pratique ou esthétique des ceintures de sécurité.

6. Les dispositions pertinentes du *Document de normes techniques n° 209* se lisent comme suit :

S4.2e) *Résistance à la lumière*. Après avoir été exposée à la lumière d'un arc au carbone et mise à l'essai selon la procédure prévue en S5.1e), la sangle d'une ceinture de sécurité doit avoir une résistance à la rupture d'au moins 60 pourcent de sa résistance initiale et une solidité de la couleur correspondant au moins au No 2 sur l'échelle Gray Scale for Color Change publiée par l'*American Association of Textile Chemists and Colorists*, Post Office Box 12215, Research Triangle Park, NC 27709.

S4.3a) *Résistance à la corrosion*

(1) Après avoir été soumises aux conditions précisées en S5.2a), les pièces de fixation d'une ceinture de sécurité ne doivent pas présenter de traces de corrosion ferreuse sur des surfaces importantes, sauf près des arêtes en périphérie ou sur le bord des trous des plaques de renforcement et des rondelles placées sous le plancher. Dans l'alternative, les pièces qui se trouvent

- 3 -

au plancher ou près de celui-ci doivent être protégées de la corrosion par au moins une couche de nickel plus chrome ou de cuivre plus nickel plus chrome déposée par électrolyse et ayant une cote d'usage d'au moins SC2, et les autres pièces doivent être protégées par une couche de nickel plus chrome ou de cuivre plus nickel plus chrome déposée par électrolyse et ayant une cote d'usage de SC1, selon la norme B 456-79 de l'*American Society for Testing and Materials, Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium*, lesquelles pièces ne doivent pas être supportées aux endroits sujets aux contraintes maximales lors du dépôt électrolytique.

- (2) Les surfaces des attaches, des rétracteurs et des parties métalliques d'une ceinture de sécurité, autres que les pièces de fixation, ne doivent pas, après avoir été soumises aux conditions précisées en S5.2a), présenter de traces de corrosion ferreuse ou non ferreuse pouvant se déposer sur l'occupant ou sur ses vêtements, directement ou par l'entremise de la sangle, lors du port de la ceinture. Après l'essai, les attaches doivent satisfaire aux exigences applicables des paragraphes d) à g) de la présente section.

Il est difficile de voir comment on peut affirmer que les parties de ces dispositions qui concernent la solidité de la couleur et le transfert de traces de corrosion sur l'occupant ou sur ses vêtements sont liées aux dispositions sur la résistance à la lumière ou la résistance à la corrosion et qu'elles jouent un rôle important dans les tests de solidité des ceintures de sécurité. Le paragraphe 4.2e) prévoit une vérification de la solidité de la couleur en plus d'une vérification de la solidité de la ceinture comme telle. Même en supposant l'existence d'un lien direct entre la résistance à la couleur et la solidité de la sangle, le fait d'éliminer le critère de durabilité de la couleur n'aurait aucun impact sur les critères de solidité de la sangle. Autrement dit, le fait d'enlever les mots « une solidité de la couleur correspondant au moins au N° 2 sur l'échelle Gray Scale for Color Change publiée par l'*American Association of Textile Chemists and Colorists*, Post Office Box 12215, Research Triangle Park, NC 27709 » du paragraphe 4.2e) n'aurait aucun impact sur les exigences en matière de solidité de la sangle. Sur quoi se base-t-on pour affirmer que l'exigence en matière de solidité de la couleur joue un rôle important à cet égard?

7. En ce qui concerne les exigences relatives à la résistance à la corrosion prévues au paragraphe 4.3a)(2), il ne fait aucun doute que la corrosion affaiblit les parties métalliques. En même temps, le Comité a conclu à la nécessité de faire une distinction entre une norme visant à prévenir la corrosion qui affaiblirait les parties métalliques des ceintures de sécurité et une exigence portant sur la corrosion dans le seul but de protéger les vêtements des occupants d'un véhicule. Dans le premier



- 4 -

cas, il s'agit d'une norme de sécurité; dans le second, ça ne l'est pas, même si on a peut-être pensé, en formulant cette exigence, à la sécurité des occupants d'un véhicule. La question que nous devons nous poser est la suivante : pourquoi, si le paragraphe 4.3a)(2) vise la protection contre la rouille susceptible d'affaiblir les parties, a-t-on formulé ledit paragraphe en fonction de critères basés sur le transfert de traces de corrosion « sur l'occupant ou sur ses vêtements, [...] lors du port de la ceinture »?

8. Il est difficile de savoir si l'on peut faire une distinction réelle entre d'une part les exigences relatives à la transférabilité de la couleur et les exigences relatives à la résistance aux taches qui, comme le ministre l'a reconnu, pourraient être perçues comme non liées directement à la sécurité des ceintures de sécurité et seront donc éliminées du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, et d'autre part, les parties du *Document de normes techniques n° 209* examinées ci-dessus. Le fait que ce dernier document soit basé sur les normes américaines ou « harmonisé » avec ces normes explique peut-être pourquoi on souhaite conserver ce document tel quel. Cela ne peut toutefois pas influencer sur la question de savoir si la *Loi sur la sécurité automobile* autorise des exigences qui n'établissent pas de normes de sécurité pour l'équipement.

9. Dans sa lettre, le ministre ne réfute pas la conclusion selon laquelle les exigences ayant retenu l'attention du Comité visent à maximiser l'utilisation des ceintures de sécurité. Il faut le souligner. À l'heure actuelle, ces exigences n'ont pas de fondement législatif. La solution consiste à modifier la *Loi sur la sécurité automobile* pour que des dispositions soient clairement prévues à cet égard.

Le 14 novembre 2011  
PB/mn

**TRANSLATION / TRADUCTION**

Le 31 mai 2010

L'honorable John Baird, C.P., député  
Ministre des Transports  
Pièce 441-S, Édifice du Centre  
Chambre des communes  
OTTAWA (Ontario)  
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

N/Réf. : DORS/98-159, Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et  
des coussins d'appoint (véhicules automobiles)

---

Aux termes de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la sécurité automobile*, tout véhicule sur lequel est apposée une marque nationale de sécurité doit être conforme aux normes applicables. À l'article 2 de la *Loi*, « norme » s'entend de toute « règle ou norme s'appliquant à la conception, à la construction ou fabrication, au fonctionnement ou au marquage des matériels en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels ou matériels dus à l'utilisation des véhicules ». Le Comité mixte permanent a demandé si l'on peut affirmer, comme le soutient le ministère des Transports, que les normes « ont été créées en fonction du confort et du côté pratique, pour les consommateurs ». Les normes en question exigent que les surfaces de certaines parties métalliques des ceintures des ensembles de retenue ne présentent aucune corrosion susceptible d'être transférée sur les vêtements de l'occupant et énoncent également les exigences concernant la solidité de la couleur des ceintures de sécurité des ensembles de retenue, la transférabilité de la couleur et la résistance aux taches.

Le Ministère a soutenu que, puisque les gens porteront davantage les ceintures s'ils savent que leur propreté et leur apparence n'en seront pas affectées, il y a donc un lien entre les dispositions en question et la sécurité. Comme M<sup>me</sup> Natalie Bossé l'indiquait dans sa lettre du 26 janvier 2010 : « Le Ministère reste d'avis que tout aspect de la conception et de la qualité des ceintures qui influe directement sur le port des ceintures est pertinent pour la



- 2 -



sécurité. » Pour appuyer ces dires, M<sup>me</sup> Bossé a renvoyé à des études montrant qu'une plus grande utilisation des ceintures de sécurité entraîne une réduction des décès et des blessures attribuables à l'utilisation des véhicules et que les gens porteront davantage les ceintures s'ils savent qu'elles ne laisseront pas de trace sur leurs vêtements.

Quoi qu'il en soit, le fait que les composantes d'un système de retenue conservent leur couleur ou non n'a rien à voir avec la sécurité du système comme tel. Comme on l'a déjà fait remarquer au Ministère, il faut établir une distinction entre une norme comme celle qui vise à empêcher la corrosion susceptible d'affaiblir les parties métalliques du système de retenue (et une telle norme a été prescrite) et une exigence qui aborde la corrosion du point de vue de la protection des vêtements des occupants d'un véhicule. Dans le premier cas, la norme a trait à la sécurité, mais pas dans le second, même si elle a peut-être été motivée par des préoccupations concernant la sécurité des occupants d'un véhicule.

Une ceinture de sécurité jouera son rôle que la couleur soit résistante ou non. La sécurité apportée par la ceinture ne change pas. Au lieu d'établir des normes de sécurité, les dispositions en question visent plutôt à influencer sur le comportement des occupants du véhicule. Ce qui préoccupe le Ministère, c'est que le fait d'éliminer ces exigences pourrait potentiellement mener à une utilisation moindre de la ceinture. Même s'il est louable d'encourager les occupants d'un véhicule à porter la ceinture de sécurité, cet aspect outrepassé la portée de la *Loi sur la sécurité automobile*. S'il est jugé essentiel d'imposer des exigences concernant la durabilité de la couleur et la résistance aux taches, il faudrait modifier la *Loi* pour qu'elle renferme des dispositions claires à cet égard.

Lorsque le Comité mixte a examiné ce texte réglementaire à sa réunion du 13 mai 2010, les membres ont pris note du fait que le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* avait été remplacé récemment par le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)* (DORS/2010-90). Même si le nouveau règlement ne renferme pas directement les exigences à propos desquelles le Comité a des préoccupations, des exigences semblables sont énoncées dans le *Document de normes techniques No 209, Ceintures de sécurité*, qui est incorporé par renvoi au nouveau règlement. Par conséquent, le problème subsiste.

Le Comité mixte reste d'avis que le fondement des exigences visant à maximiser l'utilisation des ceintures de sécurité est loin d'être clair. Par conséquent, les membres nous ont demandé d'obtenir votre accord pour qu'une modification de la *Loi sur la sécurité automobile* soit proposée afin d'inclure un fondement clair relativement à ces exigences.

- 3 -



Nous vous remercions de l'attention portée à notre demande.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments distingués.

---

La coprésidente,  
Yonah Martin, sénatrice

---

Le coprésident,  
Andrew J. Kania, LL.M., député

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

M. Brian Masse, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

/mn



TRANSLATION / TRADUCTION

Le 20 octobre 2010

L'honorable Charles Strahl, C.P., député  
Ministre des Transports  
Pièce 441-S, Édifice du Centre  
Chambre des communes  
OTTAWA (Ontario)  
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

N/Réf.: DORS/98-159, Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des  
coussins d'appoint (véhicules automobiles)

---

Juste un petit mot pour rappeler que nous n'avons toujours pas reçu de réponse  
à la lettre que nous avons fait parvenir le 31 mai 2010 à votre prédécesseur.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments distingués.

---

La coprésidente du Comité,  
L'honorable Yonah Martin, sénatrice

---

Le coprésident du Comité,  
Andrew J. Kania, LL.M., député

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

M. Brian Masse, vice-président  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

p.j.

/mh



(Traduction de la lettre signée par le ministre Strahl le 8 février 2011)

L'honorable Yonah Martin, sénatrice  
Monsieur Andrew J. Kania, député  
Coprésidents  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame la Sénatrice,  
Monsieur le Député,

Je donne suite à votre correspondance du 31 mai et du 20 octobre 2010 concernant un examen des dispositions du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) (anciennement le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)) portant sur les exigences relatives à la solidité des couleurs des ceintures de sécurité. Veuillez excuser le retard avec lequel vous parvient la présente réponse.

J'aimerais également faire référence au dossier DORS/2007-180 et à la réponse de Transports Canada à la correspondance du Comité mixte permanent du 29 mars 2010, dans laquelle des préoccupations semblables sur les ceintures de sécurité ont été abordées.

Dans sa lettre précédente du 26 janvier 2010, le Ministère notait que les ceintures de sécurité constituaient le plus important élément de sauvetage dans un véhicule. Le fait de ne pas porter une ceinture de sécurité accroît de façon considérable le risque de décès ou de blessure lors d'une collision. Les statistiques révèlent que, même si moins de 8 p. 100 des occupants de véhicules légers ne portent pas leur ceinture de sécurité, ces derniers représentent environ 35 p. 100 des décès dans ce type de véhicules au Canada.

En outre, des études ont été citées illustrant que l'effet qu'ont les ceintures de sécurité sur les vêtements des occupants en influence leur utilisation et que ceci pourrait faire en sorte que certaines personnes ne la portent pas.

...2

- 2 -



Le Ministère est conscient du fait que les mises à l'essai de la solidité des couleurs mentionnées dans le Règlement pourraient être considérées comme n'étant pas liées à la sécurité. Plus particulièrement, les trois types d'exigences suivants concernant la solidité de la couleur ou les taches de couleur et de corrosion des ceintures de sécurité sur les vêtements de l'occupant sont pertinents à cet égard :

1. Les paragraphes (3) à (6) de l'article 209 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles stipulent que la sangle d'une ceinture de sécurité ne doit pas déteindre sur les vêtements de l'occupant ni les tacher.
2. La disposition S4.2e) du Document de normes techniques n° 209 (DNT 209) exige que la sangle résiste à la lumière. Cette exigence comprend une mise à l'essai de sécurité pour veiller à ce que la sangle ait une résistance à la rupture établie après avoir été exposée à la lumière, ainsi qu'une disposition relative à la solidité de la couleur.
3. La disposition S4.3a) du DNT 209 exige une série de mises à l'essai de sécurité pour vérifier que les attaches et les autres parties métalliques résistent à la corrosion afin d'empêcher qu'une ceinture de sécurité faiblisse avec le temps. Selon cette disposition, ces parties ne doivent pas présenter de traces de corrosion ferreuse ou non ferreuse qui pourraient se déposer sur les vêtements des occupants lorsque ces derniers portent la ceinture de sécurité.

Les exigences décrites aux points 2 et 3 ci-dessus existent dans le cadre des protocoles de mise à l'essai de sécurité pour veiller à ce que les ceintures de sécurité remplissent leur rôle comme prévu, soit celui de protéger les occupants d'un véhicule et de limiter leurs blessures éventuelles en cas de collision. Les dispositions relatives à la stabilité de la couleur et au dépôt de la corrosion sur les vêtements des occupants sont étroitement liées à celles relatives à la résistance à la lumière et à la corrosion, et elles sont essentielles aux essais de solidité des ceintures de sécurité. Le Règlement ne vise pas à mettre à l'essai le confort, la commodité et les qualités esthétiques des ceintures de sécurité.

Une ceinture de sécurité ne protégera l'occupant que si ce dernier la porte. Par conséquent, Transports Canada continue de penser que toute exigence relative à la conception d'une ceinture de sécurité qui vise directement l'utilisation des ceintures de sécurité est pertinente à la sécurité et qu'elle est conforme aux autorisations contenues dans la *Loi sur la sécurité automobile*. De plus, le Ministère n'est pas le seul organisme de réglementation qui pense que de telles exigences sont nécessaires pour assurer la sécurité. Les exigences relatives à la sécurité incorporées par le DNT 209 s'harmonisent avec celles des États-Unis afin de veiller à la bonne utilisation et fonctionnalité des ceintures de sécurité. La loi canadienne de 1971 s'inspire de celle des États-Unis de 1966.

...3

- 3 -



Transports Canada continue également de croire que les exigences existantes relatives à la résistance à la lumière et à la corrosion sont importantes pour la sécurité et qu'elles devraient être conservées. Comme il a été mentionné précédemment, ces dernières font partie des protocoles de mises à l'essai conçus pour veiller à ce que les ceintures de sécurité soient assez solides pour protéger les occupants d'un véhicule en cas de collision.

Ceci étant dit, en ce qui concerne les préoccupations que vous soulevez dans votre correspondance, le Ministère modifiera le Règlement afin de supprimer les exigences relatives à la solidité des couleurs des paragraphes 209(3) à 209(6) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. Ces exigences ne font pas partie des mises à l'essai de la solidité des sangles et des attaches des ceintures de sécurité et elles pourraient donc être vues comme n'étant pas directement liées à la sécurité du système de ceinture de sécurité.

J'espère que ces renseignements et que ces mesures proposées sauront répondre aux préoccupations du Comité.

Veillez agréer, Madame la Sénatrice, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments distingués.

(lettre signée le 8 février 2011)

Chuck Strahl

c.c. M. Royal Galipeau, député  
M. Brian Masse, député  
M. Rob Anders, député



## Appendix F

**TRANSLATION / TRADUCTION****NOTE ON SOR/2005-173, REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, IV, V AND VII)**

Counsel for the Joint Committee shared their comments with the Department in a letter sent on February 26, 2009. In its reply of December 3, 2009, the Department provided only a partial response. As regards points 3 (second comment), 7 and 9, it promised to provide a response “shortly,” but still has not done so. As it wrote on September 27, 2011, two years and eight months after the initial correspondence, it “is still reviewing the various impacts of the points raised,” adding that “the current status of its review does not allow it to specify when this review will be completed.” Counsel for the Committee recommends that the co-chairs write to the Minister requesting that he do everything within his power to ensure that the Department provides its response. At the same time, the Department could also provide additional comments regarding points 1 and 4 to 12. In the opinion of Counsel for the Committee, the Department provided a satisfactory response to point 2. The rest of this note provides details on the points for which a response or additional comments are desired.

1. Paragraphs 106.02(1)(a) and (c)

The Regulations require the certificate applicant or holder to appoint an individual as accountable executive. This individual is to be “accountable on their behalf” with respect to the Regulations. What is the nature of this requirement? To whom is this executive accountable? What would be the consequences if the accountable executive were to fail to fulfill this requirement? The response to these questions, and to the other questions asked in the letter of February 26, 2009, does not appear to be satisfactory.

The response of December 3, 2009, states that if the accountable executive does not perform his duties “satisfactorily,” this could result in the suspension of the organization’s certificates. This requirement does not appear anywhere in the Regulations, and the Department does not explain what must be done to fulfill it. The Department elaborates by writing that it “promised industry stakeholders that the position of accountable executive would not involve any risk of personal liability.” It adds that “the certificate holder is ultimately responsible for ensuring that these new requirements are followed.” In case of a breach, “the accountable executive shall then notify the certificate holder [...] who is ultimately responsible for ensuring that corrective action is taken.”

In short, it appears that the accountable executive must report only to the certificate holder. If this is actually the case, then this should be stated in the Regulations. But then on what grounds could the Department suspend the certificate if the manager does not perform his duties “satisfactorily”? Is it not up to the certificate holder to judge its manager’s performance? If it is satisfactory, why would the Department judge otherwise and suspend the certificate? The Department should answer these questions.

The Department should also explain on what legal authority it promised the industry that the position of accountable executive would not involve any risk of personal liability. This is in contradiction with Parliament’s clearly expressed intention in





subsection 7.3(3) of the *Aeronautics Act*, which stipulates that anyone who contravenes any regulation, therefore including the *Canadian Aviation Regulations*, is guilty of an offense and liable to the fine set out in subsection 7.3(3) of the Act. The same is true for subsection 805.05(1) of the *Canadian Aviation Regulations*, which the Department provided as an example of management's specific responsibilities to the accountable executive. According to this subsection, the accountable executive shall "establish and maintain a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety." If the accountable executive does not establish or maintain this system, then he or she contravenes the Regulations, is guilty of an offense and is liable to the fine provided by Parliament. The Department's promise is therefore to not enforce the *Aeronautics Act* enacted by Parliament. Legally, this appears contrary to the principle of the rule of law.

3. Section 107.02, paragraph 573.30(a) and section 573.31

Although the Regulations require certificate applicants and holders to establish a safety management system, the Regulations do not specify, in the case of applicants, whether they must establish this system in a written document. What form must it take? As well, one may wonder what is included in the applicant's obligation to adhere to the system it established, since, it is presumed, the applicant is not yet engaging in the activities for which it is applying for a certificate. Which applicant activities are subject to this system? The Department's response does not appear satisfactory. It mentions "organizations" addressed by the Regulations, probably approved maintenance organizations, namely those issued a certificate.

As for certificate holders, the Regulations state that its safety management system must include the components set out in section 107.03 and subsection 573.31(1) of the Regulations. According to the Regulations, only the components set out in subsection 573.31(1) must be included in the maintenance policy manual. Where must the other components appear? The answer provided by the Department does not appear to be consistent with the Regulations. It writes that an organization "may choose to develop a comprehensive manual for its [safety management system] or incorporate the SMS program into its existing manuals, such as the maintenance control manual or the operations manual." This is obviously not what is stated in the Regulations. Further, the Department added that "the [*Canadian Aviation Regulations*] oblige the SMS to include certain components (subsections 573.31(1)[...]) and require that these components appear in the [maintenance policy manual] (subsection 573.31(2))." The Department's answer leaves the impression of confusion, which it should attempt to clear up.

The other aspect raised by Counsel for the Committee concerns the illegal imposition of fines. Section 107.02 of the Regulations states that the certificate applicant or holder shall establish and "adhere to" a safety management system. A certificate applicant or holder that does not adhere to the system is liable to a maximum fine of \$5,000 for individuals or \$25,000 for corporations. Under subsection 7.3(3) and section 7.6 of the Act, only a violation of the Act or of any regulation, notice, order or security measure may result in such a penalty. There was no intention to impose such a penalty on individuals who do not adhere to the safety management system that they themselves established. The purpose of section 107.02 of the Regulations is to specify that individuals who do not adhere to the safety management system are thereby in violation of a provision of the Regulations. Since the Governor in Council has no

- 3 -



regulatory authority to impose fines for non-adherence to a safety management system, one must conclude that section 107.02 is an attempt to accomplish indirectly what cannot be done directly. This is a point that the Committee examined on a number of occasions and was addressed in its *Report No. 78 — Disallowance* of February 1, 2007, regarding section 36(2) of the *Ontario Fishery Regulations*. In the opinion of Counsel for the Committee, there is no reason for the Committee to consider the provision contained in section 107.02 to be valid.

This is a point to which the Department, while having promised in 2009 to provide a response “shortly,” has yet to respond. Yet, as it wrote on October 27, 2010, this is an “important aspect of the safety regulatory framework.” On September 27, 2011, the Department wrote that it was still reviewing the impact of the issues raised by Counsel for the Committee in its letter sent on February 26, 2009, but that “the current status of its review does not allow it to specify when this review will be completed.”

Since the time this point was raised in March 2009, the Department has been unable to provide a response in which it would attempt to demonstrate the validity of this provision. If it is unable to do so, it should take the steps to have it repealed or to make changes to the Act in order to provide the Governor in Council with the necessary authority for its enactment, following which it should be adopted again.

4. Paragraph 406.19(1)(f)

This provision states that a certificate holder shall authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public. Since all responsible individuals must be authorized to remove any aircraft that is non-compliant or that poses a risk, why was this authority not given in the Regulations themselves instead of obliging the certificate holder to do it, with the risk that, in certain cases, by omission or otherwise, the responsible individual is not authorized, at least for a certain period of time, to remove aircraft?

According to the Department, “the rationale for this requirement is based on the necessity, for a certificate holder, to ensure that the person responsible for the maintenance control system properly fulfills his or her duties, and conversely, on the necessity of the person in question to report any findings to the certificate holder.”

In fact, paragraph 406.19(1)(f) requires only that the certificate holder authorize the person responsible to remove aircraft. It contains no requirement as to how the certificate holder ensures that the person responsible carries out this duty, or as to how the person responsible reports findings to the certificate holder. If the person responsible removes aircraft of the certificate holder, it appears that the Department assumes that the person responsible must report this decision to the certificate holder. Does the certificate holder, given that it must, according to the Department, necessarily ensure that the person responsible properly carries out his or her responsibilities, retain control over the decision to remove one of its aircraft and the authority to overturn a decision made by the person responsible? The Regulations do not specify this. These questions would not be unanswered if the person responsible drew his or her authority directly from the Regulations.



5. Paragraph 406.19(1)(c) and subsection 406.19(3)

Under paragraph 406.19(1)(c), a certificate holder shall ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of relevant topics. What is the degree of knowledge required? Is it enough to demonstrate that the individual has rudimentary knowledge?

Subsection 406.19(2) states that the Minister shall conduct an interview with the appointed person to assess their knowledge of these topics, and subsection 406.19(3) states that “the Minister shall notify the person appointed [...] of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics.” There does not appear to be anything in the Regulations that obliges the appointed person to correct the identified deficiencies. Was this correction left voluntarily up to the appointed person? What happens if the appointed person demonstrates “knowledge,” albeit very incomplete, of the topics?

With respect to the degree of knowledge required, the Department refers to requirements that do not appear in the Regulations. It refers to a level that is “high enough to allow the candidate to carry out his or her duties,” a level of knowledge required that assumes “knowledge of the basic principles in a given field and their commonly used applications, as well as the ability to summarize, analyze and correctly apply the basic principles to a whole range of situations.” Lastly, the interview “confirms knowledge of the maintenance control policies and procedures for the specific environment.” These requirements may not be as clear as they could be, but they do certainly provide a good starting point to bring the Regulations into line with how things actually occur.

Furthermore, the Department refers to the provisions in question as an “approval process.” This is not consistent with any provision in the Regulations. If the appointment of a person responsible by the certificate holder may be accepted or denied, this should be provided for in the Regulations, which should also specify who holds this authority and under which circumstances the appointment would be denied or accepted.

6. Paragraph 573.03(1)(d) and subsection 573.03(3)

The comments raised here are similar to those for point 5, as is the Department’s response.

7. Subsection 573.04(2)

The comments in point 5 regarding the imposition of illegal fines apply here as well. The Department still has not responded and is unable to say when it will be able to do so.

8. Paragraph 700.09(1)(c)

The comments in point 4 apply here as well, and does the Department’s response to that point.

- 5 -



9. Subsection 705.03(1)

The comments in point 5 regarding the imposition of illegal fines apply here as well. The Department still has not responded and is unable to say when it will be able to do so.

10. Paragraph 705.151(a) and subsection 705.152(2)

The comments in point 3 regarding the form and content of the system and the manual, along with the Department's response, apply here as well.

11. Paragraph 706.03(1)(e) and subsection 706.03(3)

The comments raised here are similar to those for point 5, as is the Department's response.

12. Paragraph 706.03(1)(f)

The comments in point 4 apply here as well, and does the Department's response to that point.

November 14, 2011  
JR/mh

**TRANSLATION / TRADUCTION**

February 26, 2009

Ms. Marie-Hélène Lévesque  
Corporate Secretary  
c/o Executive Services  
Transport Canada  
Tower C, Place de Ville  
8th Floor (XMSA)  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Lévesque:

Our Ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VI)

---

I have reviewed the above amendment and have noted the following:

1. Paragraphs 106.02(1)(a) and (c)

Under paragraph 106.02(1)(a), the applicant for, or the holder of, a certificate referred to in section 106.01 shall appoint an individual as accountable executive to be responsible for operations or activities authorized under the certificate and “accountable on their behalf” for meeting the requirements of these Regulations. Under paragraph 106.02(1)(c), the applicant or the holder shall “ensure that the accountable executive submits to the Minister a signed statement that they accept the responsibilities of their position within 30 days after their appointment.”

If I correctly understand the spirit of section 106.02, these are obligations meant to give the Minister the means to enforce the Regulations: the accountable executive is the individual to be “accountable [...] for meeting the requirements of these Regulations.” What exactly is the nature of the executive’s obligation to be “accountable”? To whom is the executive accountable? What are the consequences if the accountable executive were to fail to fulfill the obligation to be accountable or if he or she does not submit the signed statement or does not submit it within the prescribed timeframe?

2. Paragraph 106.02(1)(b)

Under this provision, the certificate applicant or holder shall “notify the Minister of the name of the person appointed” as accountable executive. I can easily imagine that this information must be provided by the certificate applicant along with other relevant information as part of this application. However, as you know, the Committee objects to the Governor in Council imposing obligations on certificate holders, through regulations made under the *Aeronautics Act*, to provide information. Regarding this, the Committee



Co-chairs have written to the Minister regarding section 400.07 of the Regulations (SOR/2002-60), and his reply of July 14, 2008, will be forwarded to the Committee as soon as possible once it resumes meeting. I presume that the Department's position is the same with respect to paragraph 106.02(1)(b). Unless I hear otherwise from you, I think the solution adopted in relation to section 400.07 of the Regulations will also be applicable here.

3. Section 107.02, paragraph 573.30(a) and section 573.31

I have questions regarding two aspects of the safety management system that the certificate applicant or holder must establish under section 107.02, with which both must comply. My comments pertain first to the form and content of this system and of the maintenance policy manual it must be incorporated into. Second, I will explain why the above provisions may be considered an attempt to illegally impose fines.

First, as to the form and content of the system and manual, section 107.02 stipulates that the applicant or, or the holder of, a certificate such as the one for an approved maintenance organization shall establish a safety management system. Approved maintenance organizations are governed particularly by sections 573.01 to 573.32 of the Regulations. Under paragraph 573.30(a), the applicant or holder must have a system that shall "meet the requirements of Subpart 7 of Part I [i.e., sections 107.01 to 107.04 of the Regulations] and section 573.31." Section 107.03 and subsection 573.31(1) each list a series of components that must be included in the safety management system. I therefore presume that all the components listed in both series must be included in the system. However, subsection 573.31(2) of the Regulations stipulates that "the components specified in [subsection 573.31(1)] shall be set out in the approved maintenance organization (AMO) certificate holder's maintenance policy manual (MPM)."

Since subsection 573.31(2) only applies to the certificate holder, I wonder what kind of system needs to be "established" by the applicant. Does the applicant need to "establish" this system in a written document? Furthermore, in section 107.02, what is meant by the obligation on the applicant to "adhere" to its established system? Which of the applicant's activities are subject to this system?

In the case of the certificate holder, I wonder what it must do to fulfill the combined requirements of paragraph 573.30(a) and subsection 573.31(2). The first paragraph stipulates that the system must adhere to the requirements of sections 107.01 to 107.04, meaning that it is to include the components listed in section 107.03 of the Regulations. Subsection 573.31(2) states that the components listed in subsection 573.31(1) are to appear in the maintenance policy manual. Does that mean that the components listed in section 107.03 do not have to appear in this manual? If this is the case, what is this component of the certificate holder's safety management system supposed to look like? Does the certificate holder have to "establish" it in another written document? How can there be a system that adheres to sections 107.01 to 107.04 and to section 573.31 without including the system components outlined in section 107.03 in the maintenance policy manual?

Second, with respect to the illegal imposition of fines, section 107.02 of the Regulations states that the certificate applicant or holder "shall establish, maintain and



adhere to a safety management system.” The effect of this provision is that if the applicant or holder does not adhere to the system, a maximum fine of \$5,000 for individuals or \$25,000 for corporations could be imposed. Under subsection 7.3(3) and section 7.6 of the Act, only a violation of the Act or of any regulation, notice, order or security measure may result in such a penalty. There was no intention to impose such a penalty on individuals who do not adhere to the safety management system that they themselves established. The purpose of section 107.02 of the Regulations is to specify that individuals who do not adhere to the safety management system are thereby in violation of a provision of the Regulations. Since the Governor in Council has no regulatory authority to impose fines for non-adherence to a safety management system, one must conclude that section 107.02 is an attempt to accomplish indirectly what cannot be done directly. This is a point that the Committee examined on a number of occasions and was addressed in its *Report No. 78 — Disallowance* of February 1, 2007, regarding section 36(2) of the *Ontario Fishery Regulations*. In my opinion, there is no reason for the Committee to consider section 107.02 to be valid.

4. Paragraph 406.19(1)(f)

This provision states that a certificate holder shall authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public. Since all responsible individuals must be authorized to remove any aircraft that is non-compliant or that poses a risk, why was this authority not given in the Regulations themselves instead of obliging the certificate holder to do it, with the risk that, in certain cases, by omission or otherwise, the responsible individual is not authorized, at least for a certain period of time, to remove aircraft?

5. Paragraph 406.19(1)(e) and subsection 406.19(3)

Under paragraph 406.19(1)(e), a certificate holder shall ensure that the person responsible for the maintenance control system demonstrates to the Minister knowledge of relevant topics. What is the degree of knowledge required? Is it enough to demonstrate that the individual has rudimentary knowledge?

Subsection 406.19(2) states that the Minister shall conduct an interview with the appointed person to assess their knowledge of these topics, and subsection 406.19(3) states that “the Minister shall notify the person appointed [...] of the results of the assessment and identify any deficiencies in their knowledge of the topics.” There does not appear to be anything in the Regulations that obliges the appointed person to correct the identified deficiencies. Was this correction left voluntarily up to the appointed person? What happens if the appointed person demonstrates “knowledge,” albeit very incomplete, of the topics?

6. Paragraph 573.03(1)(d) and subsection 573.03(3)

These provisions are similar to those in paragraph 406.19(1)(e) and subsection 406.19(3) of the Regulations. The comments raised for point 5 are also applicable here.



7. Subsection 573.04(2)

This provision states that the person responsible for maintenance shall manage the activities of the approved maintenance organization (AMO) “in accordance with the policies set out in the maintenance policy manual (MPM) established under section 573.10.” This manual is to be prepared by the certificate holder of the approved maintenance organization and approved by the Minister. However, there is no regulation, notice, order or security measure whose violation may be punished under subsection 7.3(3) and section 7.6 of the Act. Since the Governor in Council, in subsection 573.04(2), is attempting to illegally impose fines on those who violate the requirements of a manual, the second comment in point 3 is therefore applicable to the above-mentioned portion of subsection 573.04(2).

8. Paragraph 700.09(1)(e)

This provision states that the holder of an air operator certificate issued under the indicated sections shall authorize the maintenance manager to remove aircraft from operation, where the removal is justified because of non-compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public. A similar provision was commented on in point 4 and the same question applies here.

9. Subsection 705.03(1)

According to this provision, the operations manager shall manage the activities of the air operator “in accordance with the company operations manual established under section 705.134.” This manual is established and kept up to date by the air operator and approved by the Minister. However, there is no regulation, notice, order or security measure whose violation may be punished under subsection 7.3(3) and section 7.6 of the Act. Since the Governor in Council, in subsection 705.03(1), is attempting to illegally impose fines on those who violate the requirements of a manual that is not a regulation, the second comment in point 3 is therefore applicable to the above-mentioned portion of subsection 705.03(1).

10. Paragraph 705.151(a) and subsection 705.152(2)

Combined with section 107.02 of the Regulations, both these provisions are similar to the ones addressed in point 3, and both comments made there are applicable here.

11. Paragraph 706.03(1)(e) and subsection 706.03(3)

These provisions are similar to paragraph 406.19(1)(e) and subsection 406.19(3) of the Regulations. The comments made in point 5 are also applicable here.

12. Paragraph 706.03(1)(f)

This provision states that the holder of an air operator certificate issued under the indicated sections shall authorize the person responsible for the maintenance control system to remove aircraft from operation if the removal is justified because of non-





- 5 -

compliance with the requirements of these Regulations or because of a risk to aviation safety or the safety of the public. A comment was made regarding a similar provision in point 4 and the same question applies here.

I await your comments.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Legal Advisor

/mn

**TRANSLATION / TRADUCTION**

December 3, 2009

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

---

This is further to your letter of February 26, 2009, to which this is a partial response. A few of the points you raised require further analysis, and a response will be provided shortly.

1. Paragraphs 106.02(1)(a) and (c)

We reviewed your comments regarding paragraphs 106.02(1)(a) and (c) of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs). The accountable executive is the individual having overall responsibility for a civil aviation organization. The CARs require that the accountable executive have the necessary financial and operational authority to act on behalf of the certificate holder and to be at a level within the organization sufficiently high to exercise control over all certificates held.

Certain sections of the CARs, such as subsection 805.05(1), assign specific management responsibilities to the accountable executive. If an accountable executive is not performing his or her duties satisfactorily, this may be grounds for suspension of one or more of the organization's certificates. Sections 6.9, 7 and 7.1 of the *Aeronautics Act* stipulate that the Minister may suspend a Canadian aviation document for a violation of the Act or the Regulations if there is a threat to aviation safety or security or for other grounds (e.g., if the holder of the document is incompetent).

However, during discussions within the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) regarding the concept of "accountable executive,"

- 2 -



Transport Canada Civil Aviation (TCCA) promised industry stakeholders that the position of accountable executive would not involve any risk of personal liability.

Therefore, the amendments set out in SOR/2005-173 to the CARs outline the requirements for certain certificate holders to follow when appointing an accountable executive and establishing a safety management system. These amendments were drafted so as to clearly make certificate holders responsible for meeting these new requirements. We also wish to point out that none of the designated texts appearing in this amendment apply to accountable executives.

Although paragraph 106.02(1)(a) of the CARs stipulates that the accountable executive is responsible, on behalf of the certificate holder, for meeting the requirements of these Regulations, which includes establishing and adhering to the safety management system, the above amendments to the CARs were drafted so as to clearly show that the certificate holder is ultimately responsible for ensuring that these new requirements are followed.

For example, paragraph 573.04(3)(d) of the CARs states that the person responsible for maintenance shall, where a finding resulting from a quality assurance program established under subsection 573.09(1) or a safety management system referred to in section 573.30 is reported to them, notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken. The accountable executive shall then notify the certificate holder; however, under paragraph 573.03(1)(g) of the CARs, it is the certificate holder who is ultimately responsible for ensuring that corrective action is taken regarding any finding resulting from a quality assurance program or a safety management system.

The CARs also require the certificate holder to notify the Minister on behalf of the individual appointed accountable executive. This requirement ensures that the name of the individual responsible for fostering cultural change and managing operational risk under this certificate is connected to the certificate holder.

2. Paragraph 106.02(1)(b)

Regarding the comment made in point 2, we confirm that our position is the same as the one established by the Department in our letter of July 14, 2008. In a letter to Marie-Hélène Lévesque of Transport Canada on April 8, 2009, the Committee accepted the Department's position.

3. Section 107.02, paragraph 573.30(a), section 573.31, paragraph 705.151(a) and subsection 705.152(2)

On this point, you had questions regarding two aspects of the safety management system (SMS), namely the form and content of the system and the manual; you then made a comment about the imposition of illegal fines. We are able to provide you with a response to the first question. The response to the second will be provided shortly.

- 3 -



An organization may choose to develop a comprehensive manual for its SMS or incorporate the SMS program into its existing manuals, such as the maintenance control manual or the operations manual. In these manuals are the provisions set out in sections 107.03 and 573.31 of the CARs. Transport Canada (TC) requires adequate document control to avoid any risk of discrepancies with policies or procedures, omissions or conflicts caused by keeping multiple manuals. The format used for documenting the SMS program needs to allow users to quickly find the information they need for their work.

For example, an organization's maintenance policy manual (MPM) describes how the organization intends to comply with the CARs. This document is approved by TC.

Regarding the SMS, the CARs are mostly objectives-based regulations. It is not prescriptive and does not tell organizations what tasks to carry out or when to do them. The CARs oblige the SMS to include certain components (subsections 573.31(1) or 705.152(1)), and require that these components appear in the MPM (subsection 573.31(2)) or in the maintenance control manual (MCM) (subsection 705.152(2)).

4. Paragraphs 406.19(1)(f), 700.09(1)(g) and 706.03(1)(f)

We have reviewed your comment at point 4, repeated at points 8 and 12. In response, we wish to state that this is a policy choice and that since the *Canadian Aviation Regulations* – SOR/96-433 came into force, the concept of authorizing the person responsible for the maintenance control system has always appeared throughout the CARs. The industry is quite used to this practice. The rationale for this requirement is based on the necessity, for a certificate holder, to ensure that the person responsible for the maintenance control system properly fulfills his or her duties, and conversely, on the necessity of the person in question to report any findings to the certificate holder.

5. Paragraph 406.19(1)(e), subsection 406.19(3), paragraph 573.03(1)(d), subsection 573.03(3), paragraph 706.03(1)(e) and subsection 706.03(3)

As for your comments regarding the knowledge of a person to be made responsible for the maintenance control system (MCS), we provide the following explanation:

To be eligible for TCCA's MCS approval process, the MCS candidate must be officially designated in writing (subsections 406.19(1), 573.03(1) or 706.03(1)) by the employer.

It is assumed that the candidate has the basic knowledge required for the position. On this assumption, the purpose of the written exam and interview is to establish that the candidate has the knowledge and skills set out in the standards,

- 4 -



and that these skills and knowledge are high enough to allow the candidate to carry out his or her duties. For example, and as stipulated in paragraph 406.10(1)(b) of the CARs, a mark of 70% is required to demonstrate that the candidate has an acceptable knowledge of the CARs provisions. The approval process has two stages: a written exam and an interview.

The exam is designed to assess the candidate's knowledge in each of the key areas. Questions may focus on enforcement of the relevant regulations or the location of a specific provision in the Regulations. The level of knowledge required includes knowledge of the basic principles in a given field and their commonly used applications, as well as the ability to summarize, analyze and correctly apply the basic principles to a whole range of situations.

The questions asked during the interview are directly related to the position that the MCS candidate will be staffing in the sponsoring organization, and they are directly supported by the organization's MPM/MCM. The interview confirms knowledge of the maintenance control policies and procedures for the specific environment. Consequently, each interview takes into account the particulars of each company's MPM/MCM.

We hope you find these clarifications satisfactory.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat



**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 10, 2010

Ms. Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

I refer to your letter of December 3, 2009, and wish to inquire as to whether you are now able to provide your response on the points that the Department wished to analyze in greater detail.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Legal Advisor

/mn



**TRANSLATION / TRADUCTION**

July 20, 2010

Ms. Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

---

I refer to your letter of May 6, 2010, indicating that the Department should be able to provide me with its response to the points it wished to analyze in greater detail "by June 30, 2010." I still have not received this response and would like to know when I will receive it.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Legal Advisor

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 27, 2010

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)  
SOR/2005-341, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, II and IV)  
SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

This is in reply to your most recent letters regarding the above files, dated August 23, 2010 (SOR/2005-341), July 12, 2010 (SOR/2005-348) and July 20, 2010 (SOR/2005-173).

Unfortunately, the Department has not yet been able to provide a response to the points regarding the obligation to adhere to manuals as raised in your correspondence of February 17, 2009 (SOR/2005-348), February 26, 2009 (SOR/2005-173) or March 9, 2009 (SOR/2005-341).

As you certainly know, the use of manuals is an important aspect of the safety regulatory framework in the *Canadian Aviation Regulations*. Like any proposed policy option, any issue regarding manuals requires a thorough review of the possible impacts on other aspects of the Regulations, and such a review is rather time-consuming.

However, the Department does wish to assure you that the aspects you raised are being handled on a priority basis and are still being reviewed. I will provide you with a response as soon as the Department is able to do so. In the meantime, I will continue to update you on the progress made.

I hope this is satisfactory.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

January 4, 2011

Ms. Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

I refer to your letter of October 27, 2010, and wish to inquire as to whether you are now able to provide your response.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Legal Advisor

/mh

**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 21, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

---

This is further to your letter of January 4, 2011, regarding the above amendments to the *Canadian Aviation Regulations*.

The Department is still not able to confirm what its policy will be regarding the comments you raised in your letter of February 26, 2009, regarding the obligation to adhere to manuals.

Transport Canada is continuing to review the issues you raised. Rest assured that during its analysis, the Department intends to make full use of the advice and comments contained in your initial correspondence.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

July 21, 2011

Ms. Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Tower C, Place de Ville  
330 Sparks Street  
OTTAWA, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

---

I refer to your letter of March 21, 2011, and wish to inquire as to whether you are now able to provide the Department's response to the points I raised in my letter of February 26, 2009, to which the Department has still not provided a response, which, as you wrote on December 3, 2009, was to be provided "shortly." It has now been two years since the Department began reviewing these issues. You will certainly agree that the Department has taken more than a reasonable amount of time to prepare its response. This file will be forwarded to the Joint Committee this fall, and it would be preferable if the Joint Committee could go over the file with all the necessary information in order to conduct a complete review.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Legal Advisor

/mn



**TRANSLATION / TRADUCTION**

September 27, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your ref.: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)

---

In reply to your letter of July 21, 2011, I wish to inform you that the Department is still reviewing the various impacts of the points raised in your letter of February 26, 2009, regarding the regulatory framework. Unfortunately, the current status of its review does not allow it to specify when this review will be completed. However, it does anticipate completing a major part of the work during fall 2011.

I hope you find this satisfactory.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

## Annexe F

**NOTE SUR LE DORS/2005-173, RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I, IV, V ET VII)**

Les conseillers du Comité mixte ont fait connaître leurs commentaires au ministère dans une lettre envoyée le 26 février 2009. Dans sa réponse du 3 décembre 2009, le ministère a donné seulement une réponse partielle. Pour ce qui des points 3 (deuxième commentaire), 7 et 9, il s'était engagé à donner une réponse « sous peu », mais ne l'a toujours pas fait. Comme il l'écrit le 27 septembre 2011, soit plus de 2 ans et 8 mois après le début de la correspondance, il « procède toujours à l'examen des diverses répercussions des éléments soulevés », et ajoute que « l'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé ». La recommandation des conseillers du Comité est que les coprésidents écrivent au ministre pour lui demander de faire tout ce qui est en son pouvoir pour que le ministère fasse part de sa réponse. À la même occasion, le ministère pourrait aussi livrer ses commentaires supplémentaires en ce qui a trait aux points 1 et 4 à 12. De l'avis des conseillers du Comité, le ministère a fourni une réponse satisfaisante au point 2. Le reste de cette note donne des détails sur les points à propos desquels il conviendrait d'obtenir une réponse ou des commentaires supplémentaires.

**1. Articles 106.02(1)a) et c)**

Le Règlement oblige le demandeur ou le titulaire d'un certificat à nommer une personne physique à titre de gestionnaire supérieur responsable. Ce gestionnaire « sera tenue de rendre compte en son nom » du respect du Règlement. Quelle est la nature de cette obligation? À qui le gestionnaire responsable supérieur doit-il rendre compte? Quelles conséquences pourrait-il subir s'il fait défaut de s'acquitter de son obligation? La réponse à ces questions, et aux autres questions posées dans la lettre du 26 février 2009, ne paraît pas satisfaisante.

La réponse du 3 décembre 2009 indique que si le gestionnaire supérieur responsable ne remplit pas ses fonctions de « manière satisfaisante », cela peut mener à la suspension des certificats de l'entreprise. Le Règlement ne prévoit nulle part cette exigence, et le ministère n'explique pas ce qu'il faut faire pour la respecter. Le ministère poursuit en écrivant qu'il « s'est engagé auprès des intervenants de l'industrie pour qu'il n'y ait pas de risque de responsabilité personnelle lié au poste de gestionnaire supérieur responsable ». Il ajoute que « le titulaire du certificat a l'ultime responsabilité d'assurer le respect des nouvelles exigences ». En cas de manquement, « dans les faits, le gestionnaire supérieur responsable avisera ensuite le titulaire du certificat [...] qui aura l'ultime responsabilité de veiller à ce que les mesures correctives soient prises ».

Bref, il semble que le gestionnaire responsable supérieur doive rendre compte seulement au titulaire du certificat. Si c'est bien le cas, le Règlement devrait



le préciser. Mais alors, sur quel fondement le ministre pourrait-il suspendre le permis du titulaire si le gestionnaire ne s'acquitte pas de ses fonctions de « manière satisfaisante »? N'est-ce pas au titulaire de juger la performance de son gestionnaire? S'il en est satisfait, pourquoi le ministre pourrait-il en juger autrement et suspendre son certificat? Le ministère devrait répondre à ces questions.

Le ministère devrait aussi expliquer de quelle autorité, sur le plan juridique, il a pris un engagement auprès de l'industrie pour qu'il n'y ait pas de risque de responsabilité personnelle lié au poste de gestionnaire supérieur responsable. Cet engagement est en contradiction avec l'intention clairement exprimée par le Parlement à l'article 7.3(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, aux termes duquel quiconque contrevient aux règlements, et donc au *Règlement de l'aviation canadien*, est coupable d'une infraction et passible de l'amende prévue à l'article 7.3(3) de la Loi. Ainsi en est-il de l'article 805.05(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, que le ministère mentionne à titre d'exemple des responsabilités de gestion qui sont propres au gestionnaire supérieur principal. Ce dernier, selon cet article, doit entre autres « établir et maintenir un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité ». S'il n'établit pas ce système ou ne le maintient pas, il contrevient au Règlement, est coupable d'une infraction, et passible de l'amende prévue par le Règlement. L'engagement du ministère en est donc un de ne pas appliquer la *Loi sur l'aéronautique* adoptée par le Parlement. Juridiquement, cela paraît contraire au principe de la primauté du droit.

### 3. Articles 107.02, 573.30a) et 573.31

Alors que le Règlement exige que le demandeur de certificat et le titulaire de certificat établissent un système de la gestion de la sécurité, le Règlement ne précise pas, dans le cas du demandeur, s'il doit établir ce système dans un document écrit. Quelle forme cela doit-il prendre? De plus, on peut se demander ce que comporte, pour le demandeur, l'obligation de se conformer au système qu'il a établi puisque, on le présume, il n'exerce pas encore les activités pour lesquelles il demande un certificat. Quelles sont les activités du demandeur qui sont assujetties à ce système? La réponse du ministère ne semble pas pertinente. Elle a trait aux « organismes » visés par le Règlement, c'est-à-dire, probablement, les organismes de maintenance agréés, donc ceux qui ont obtenu un certificat.

Quant au titulaire de certificat, le Règlement prévoit que son système de gestion de la sécurité doit inclure les éléments spécifiés aux articles 107.03 et 573.31(1) du Règlement. Selon le Règlement, seuls les éléments mentionnés à l'article 573.31(1) doivent figurer dans le manuel de politiques de maintenance. Où doivent figurer les autres éléments? Le ministère donne une réponse qui ne semble pas conforme à ce que le Règlement prévoit. Il écrit qu'un organisme « peut choisir d'élaborer un manuel global pour son [système de gestion de la sécurité] ou d'incorporer le programme du SGS dans ses manuels existants comme le manuel



de contrôle de la maintenance, le manuel des politiques de la maintenance ou le manuel d'exploitation ». Ce n'est évidemment pas ce que prévoit le Règlement. Plus loin, le ministère ajoute que « le [*Règlement de l'aviation canadien*] exige que le SGS comprenne certains éléments (paragraphe 573.31(1)[...]) et que ces éléments figure dans le [manuel de politiques de maintenance] (paragraphe 573.31(2)) ». Il se dégage de la réponse du ministère une impression de confusion, que le ministère devrait tenter de dissiper.

L'autre aspect abordé par les conseillers du Comité concerne l'imposition illégale d'amendes. L'article 107.02 du Règlement énonce que le demandeur ou le titulaire d'un certificat doit établir un système de gestion de la sécurité et « s'y conformer ». À défaut de se conformer au système, le demandeur ou le titulaire sera passible d'une amende de 5 000\$ pour une personne physique et de 25 000\$ pour une personne morale. Aux termes des articles 7.3(3) et 7.6 de la Loi, seule la contravention à la Loi, un règlement, un avis, un arrêté ou une mesure de sûreté peut donner lieu à une pénalité de cette nature. Il n'est nullement question d'imposer une telle pénalité à une personne qui ne se conforme pas au système de gestion de la sécurité qu'elle a elle-même établi. Le but de l'article 107.02 du Règlement est de faire en sorte que la personne qui ne se conforme au système de gestion de la sécurité se trouve par le fait même à contrevenir à une disposition du Règlement. Étant donné que le gouverneur en conseil ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire lui permettant d'imposer des amendes pour ne pas s'être conformé à un système de la gestion de la sécurité, il faut conclure qu'il tente, à l'article 107.02, de faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement. C'est un point sur lequel le Comité a eu l'occasion de se pencher à plusieurs reprises et qui fait l'objet de son *Rapport n° 78 – Désaveu* du 1<sup>er</sup> février 2007 concernant l'article 36(2) du *Règlement de pêche de l'Ontario*. De l'avis des conseillers du Comité, il n'y a aucune raison pour que le Comité considère que la disposition en cause de l'article 107.02 est valide.

C'est un point à propos duquel le ministère, bien qu'il ait promis, en 2009, une réponse « sous peu », n'a toujours pas répondu. Pourtant, comme il l'a écrit lui-même le 27 octobre 2010, il s'agit là d'un « élément important du cadre réglementaire relatif à la sécurité ». Le 27 septembre 2011, le ministère indique qu'il procède toujours à l'examen des répercussions des éléments soulevés dans la lettre envoyée le 26 février 2009 par les conseillers du Comité mais que « l'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé ».

Depuis que ce point a été soulevé en mars 2009, le ministère a été incapable de fournir une réponse par laquelle il tenterait de démontrer la validité de cette disposition. S'il ne peut le faire, il devrait entreprendre les démarches pour la faire abroger ou pour faire modifier la Loi afin de donner au gouverneur en conseil le pouvoir nécessaire à son adoption, à la suite de quoi celui-ci devrait l'adopter de nouveau.





4. Article 406.19(1)f)

Cette disposition prévoit que le titulaire d'un certificat doit autoriser son responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du Règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Puisque tous les responsables doivent être autorisés à retirer tout aéronef non-conforme ou posant un risque, pourquoi ne pas avoir donné cette autorisation dans le Règlement même plutôt que d'obliger le titulaire d'un certificat à le faire, avec le risque que, dans certains cas, par omission ou autrement, le responsable ne soit pas autorisé, du moins pendant un certain temps, à retirer un aéronef?

Selon le ministère, « la raison d'être de cette exigence repose sur la nécessité, pour le titulaire d'un certificat, de veiller à ce que la personne nommée responsable du système de contrôle de la maintenance assume bien ses responsabilités, et à l'inverse, la nécessité pour la personne nommée de rendre compte de ses constatations au titulaire du certificat ».

En fait, l'article 406.19(1)f) exige seulement que le titulaire donne au responsable l'autorisation de retirer un aéronef. Il n'exige rien quant à la façon dont le titulaire veille sur l'exécution, par le responsable, de cette tâche, ou la façon dont ce dernier rend compte au premier de ses constatations. Si le responsable retire un aéronef du titulaire, il semble que le ministère présume qu'il doit rendre compte de sa décision au titulaire. Celui-ci, parce qu'il doit, selon le ministère, nécessairement veiller à ce que le responsable assume bien ses responsabilités, conserve-t-il un droit de regard sur la décision de retirer un de ses aéronefs et le pouvoir de renverser la décision prise par le responsable? Le Règlement ne le précise pas. Ces questions ne se poseraient pas si le responsable détenait son pouvoir directement du Règlement.

5. Articles 406.19(1)c) et (3)

Aux termes de l'article 406.19(1)c), le titulaire d'un certificat doit veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les trente jours suivant sa nomination, qu'il possède «des connaissances» dans les matières indiquées. Quel est le niveau de connaissance requis? Suffit-il de démontrer que la personne a des connaissances élémentaires?

L'article 406.19(2) prévoit que le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée afin d'évaluer ses connaissances dans ces matières. Et l'article 406.19(3) énonce que «le ministre avise la personne nommée [...] des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières». Il ne semble pas y avoir, dans le Règlement, quoi que ce soit qui oblige la personne nommée à corriger les lacunes signalées. Leur correction a-t-elle été volontairement laissée au bon vouloir de la personne nommée? Qu'arrive-t-il si

- 5 -



la personne nommée démontre qu'elle a «des connaissances» dans les matières, bien que ces connaissances soient fort incomplètes?

Pour ce qui est du niveau de connaissance requis, le ministère mentionne des exigences qui ne figurent pas dans le Règlement. Ainsi en est-il d'un «niveau acceptable afin de pouvoir accomplir ses fonctions», d'un niveau de connaissance requis qui suppose «la connaissance des principes fondamentaux d'un domaine donné et leurs applications courantes, ainsi que la capacité de résumer, d'analyser et d'appliquer correctement ces principes fondamentaux à tout un éventail de situations». Enfin, l'entrevue vise «à confirmer les connaissances des politiques et des procédures relatives au contrôle de la maintenance pour cet environnement précis». Ces exigences ne sont peut-être pas de la plus grande précision, mais elles constituent sans doute un bon point de départ pour rendre le Règlement conforme à la façon dont les choses se passent en fait.

D'autre part, le ministère qualifie les dispositions en cause de «processus d'approbation». Cela ne correspond à aucune disposition dans le Règlement. Si la nomination du responsable par le titulaire du certificat peut être acceptée ou refusée, cela devrait être prévu dans le Règlement, qui devrait aussi préciser qui détient ce pouvoir et dans quelles circonstances la nomination sera refusée ou acceptée.

6. Articles 573.03(1)d) et (3)

Les commentaires sont au même effet qu'au point 5 et la réponse du ministère vaut ici aussi.

7. Article 573.04(2)

Les commentaires faits au point 3 concernant l'imposition d'amendes illégales s'appliquent ici aussi. Le ministère n'a toujours pas répondu et ne peut dire quand il sera en mesure de le faire.

8. Article 700.09(1)g)

Les commentaires faits au point 4 s'appliquent ici et la réponse du ministère est la même.

9. Article 705.03(1)

Les commentaires faits au point 3 concernant l'imposition d'amendes illégales s'appliquent ici aussi. Le ministère n'a toujours pas répondu et ne peut dire quand il sera en mesure de le faire.

- 6 -



10. Articles 705.151a) et 705.152(2)

Les commentaires faits au point 3 sur la forme et le contenu du système et du manuel et la réponse du ministère s'appliquent ici aussi.

11. Articles 706.03(1)c) et (3)

Les commentaires sont au même effet qu'au point 5 et la réponse du ministère vaut ici aussi.

12. Article 706.03(1)f)

Les commentaires faits au point 4 s'appliquent ici et la réponse du ministère est la même.

Le 14 novembre 2011  
JR/mh

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRMEN

SENATOR J. TREVOR EYTON  
ANDREW KANIA, M.P.

VICE-CHAIRMEN

ROYAL GALIPEAU, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

C.O-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR J. TREVOR EYTON  
ANDREW KANIA, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 26 février 2009

Madame Marie-Hélène Lévesque  
Secrétaire du Ministère  
a/s Services exécutifs  
Transports Canada  
Tour C - Place de Ville  
8ième étage (XMSA)  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)

J'ai examiné la modification mentionnée ci-dessus et je note ceci :

1. Articles 106.02(1)a) et c)

En vertu de l'article 106.02(1)a), le demandeur ou le titulaire d'un certificat visé à l'article 106.01 doit nommer une personne physique à titre de gestionnaire supérieur responsable qui sera chargée des opérations ou des activités autorisées en vertu du certificat et qui «sera tenue de rendre compte en son nom» du respect des exigences du présent règlement. Selon l'article 106.02(1)c), le demandeur ou le titulaire doit «veiller à ce que le gestionnaire supérieur responsable présente au ministre, dans les 30 jours suivant la date de sa nomination, une déclaration signée par laquelle il accepte les responsabilités de son poste».

Si je comprends bien l'esprit de l'article 106.02, il s'agit d'obligations imposées aux fins de donner au ministre un moyen d'exercer le contrôle d'application du Règlement: le gestionnaire supérieur responsable est la personne «qui sera tenue de rendre compte [...] du respect des exigences du présent règlement». Quelle est, au juste, la nature de l'obligation du gestionnaire de «rendre compte»? À qui doit-il rendre compte? Quelle sont les conséquences que pourrait subir le gestionnaire supérieur responsable s'il fait défaut de s'acquitter de son obligation de rendre compte ou s'il ne fournit pas la déclaration signée, ou ne la fournit pas dans le délai prévu?



2. Article 106.02(1)b)

Aux termes de cette disposition, le demandeur ou le titulaire d'un certificat doit «aviser le ministre du nom de la personne nommée» à titre de gestionnaire supérieur responsable. Je conçois facilement que cette information doive être fournie par le demandeur d'un certificat avec les autres informations pertinentes dans le cadre de cette demande. Toutefois, comme vous le savez, le Comité s'est opposé à ce que le gouverneur en conseil impose aux titulaires de certificat, par règlement pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, des obligations de fournir des renseignements. À ce sujet, les coprésidents du Comité ont d'ailleurs écrit au ministre relativement à l'article 400.07 du Règlement (DORS/2002-60) et la réponse envoyée par ce dernier le 14 juillet 2008 sera transmise au Comité dès que possible lorsqu'il recommencera à se réunir. Je présume que la position du ministère est la même en ce qui concerne l'article 106.02(1)b). Sauf avis contraire de votre part, je pense qu'il convient de considérer que la solution qui sera retenue à propos de l'article 400.07 du Règlement vaudra ici aussi.

3. Articles 107.02, 573.30a) et 573.31

Je m'interroge sur deux aspects du système de gestion de la sécurité que le demandeur ou le titulaire de certificat doit établir en vertu de l'article 107.02 et auquel chacun d'eux doit, en vertu de ce même article, se conformer. Mes remarques portent premièrement sur la forme et le contenu de ce système et du manuel de politiques de maintenance auquel il doit être intégré. Deuxièmement, j'explique pourquoi les dispositions mentionnées ci-dessus peuvent être considérées comme une tentative d'imposer illégalement des amendes.

Premièrement la forme et le contenu du système et du manuel. L'article 107.02 prévoit que le demandeur ou le titulaire, par exemple d'un certificat d'organisme de maintenance agréé, doit établir un système de gestion de la sécurité. Les organismes de maintenance agréés sont régis plus particulièrement par les articles 573.01 à 573.32 du Règlement. En vertu de l'article 573.30a), le demandeur ou le titulaire doit avoir un système «conforme aux exigences de la sous-partie de la partie I [c'est-à-dire les articles 107.01 à 107.04 du Règlement] et de l'article 573.31». Les articles 107.03 et 573.31(1) énumèrent chacun une série d'éléments que doit comprendre le système de gestion de la sécurité. Je présume donc que tous les éléments énumérés dans ces deux séries doivent être compris dans le système. Toutefois, l'article 573.31(2) du Règlement énonce que «les éléments précisés [à l'article 573.31(1)] doivent figurer dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) du titulaire du certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA)».

Puisque l'article 573.31(2) ne s'applique qu'au titulaire du certificat, je me demande quelle forme doit prendre le système que doit «établir» le demandeur. Doit-il «établir» ce système dans un document écrit? De plus, que signifie, à l'article 107.02, l'obligation faite au demandeur de se «conformer» au système qu'il a établi? Quelles sont les activités du demandeur qui sont assujetties à ce système?

- 3 -



Dans le cas du titulaire de certificat, je me demande ce qu'il doit faire pour satisfaire aux exigences combinées des articles 573.30a) et 573.31(2). Le premier article exige entre autres que le système soit conforme aux exigences des articles 107.01 à 107.04, donc qu'il comporte les éléments énumérés à l'article 107.03 du Règlement. L'article 573.31(2) prévoit que les éléments précisés à l'article 573.31(1) doivent figurer dans le manuel de politiques de maintenance. Est-ce que cela signifie que les éléments énumérés à l'article 107.03 n'ont pas à figurer dans ce manuel? Dans l'affirmative, quelle forme doit prendre cette composante du système de gestion de la sécurité du titulaire? Le titulaire doit-il l'«établir» dans un autre document écrit? Comment peut-il avoir un système conforme aux articles 107.01 à 107.04 et à l'article 573.31 sans que les éléments du système énumérés à l'article 107.03 figurent dans le manuel de politiques de maintenance?

Deuxièmement l'imposition illégale d'amendes. L'article 107.02 du Règlement énonce que le demandeur ou le titulaire d'un certificat «doit établir un système de gestion de la sécurité et s'y conformer». L'effet de cette disposition est que si le demandeur ou le titulaire ne se conforme pas au système, il sera passible d'une amende de 5 000\$ pour une personne physique et de 25 000\$ pour une personne morale. Aux termes des articles 7.3(3) et 7.6 de la Loi, seule la contravention à la Loi, un règlement, un avis, un arrêté ou une mesure de sûreté peut donner lieu à une pénalité de cette nature. Il n'est nullement question d'imposer une telle pénalité à une personne qui ne se conforme pas au système de gestion de la sécurité qu'elle a elle-même établi. Le but de l'article 107.02 du Règlement est de faire en sorte que la personne qui ne se conforme au système de gestion de la sécurité se trouve par le fait même à contrevenir à une disposition du Règlement. Étant donné que le gouverneur en conseil ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire lui permettant d'imposer des amendes pour ne pas s'être conformé à un système de la gestion de la sécurité, il faut conclure qu'il tente, à l'article 107.02, de faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement. C'est un point sur lequel le Comité a eu l'occasion de se pencher à plusieurs reprises et qui fait l'objet de son *Rapport n° 78 – Désaveu* du 1<sup>er</sup> février 2007 concernant l'article 36(2) du *Règlement de pêche de l'Ontario*. À mon avis, il n'y a aucune raison pour que le Comité considère que l'article 107.02 est valide.

#### 4. Article 406.19(1)f)

Cette disposition prévoit que le titulaire d'un certificat doit autoriser son responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du Règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Puisque tous les responsables doivent être autorisés à retirer tout aéronef non-conforme ou posant un risque, pourquoi ne pas avoir donné cette autorisation dans le Règlement même plutôt que d'obliger le titulaire d'un certificat à le faire, avec le risque que, dans certains cas, par omission ou autrement, le responsable ne soit pas autorisé, du moins pendant un certain temps, à retirer un aéronef?



5. Articles 406.19(1)c) et (3)

Aux termes de l'article 406.19(1)c), le titulaire d'un certificat doit veiller à ce que le responsable du système de contrôle de la maintenance démontre au ministre, dans les trente jours suivant sa nomination, qu'il possède «des connaissances» dans les matières indiquées. Quel est le niveau de connaissance requis? Suffit-il de démontrer que la personne a des connaissances élémentaires?

L'article 406.19(2) prévoit que le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée afin d'évaluer ses connaissances dans ces matières. Et l'article 406.19(3) énonce que «le ministre avise la personne nommée [...] des résultats de l'évaluation et indique, le cas échéant, les lacunes relevées quant à ses connaissances dans les matières». Il ne semble pas y avoir, dans le Règlement, quoi que ce soit qui oblige la personne nommée à corriger les lacunes signalées. Leur correction a-t-elle été volontairement laissée au bon vouloir de la personne nommée? Qu'arrive-t-il si la personne nommée démontre qu'elle a «des connaissances» dans les matières, bien que ces connaissances soient fort incomplètes?

6. Articles 573.03(1)d) et (3)

Ces dispositions sont au même effet que les articles 406.19(1)c) et (3) du Règlement. Les commentaires faits au point 5 s'appliquent ici aussi.

7. Article 573.04(2)

Cette disposition prévoit que le responsable de la maintenance doit gérer les activités de l'organisme de maintenance agréé (OMA) «conformément aux lignes de conduite qui figurent dans le manuel de politiques de maintenance (MPM) établi en vertu de l'article 573.10». Ce manuel doit être rédigé par le titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé et approuvé par le ministre. Il n'est toutefois pas un règlement, un avis, un arrêté ou une mesure de sûreté dont la contravention peut être punie en vertu des articles 7.3(3) et 7.6 de la Loi. Parce que le gouverneur en conseil, à l'article 573.04(2), tente d'imposer illégalement des amendes à ceux qui contreviennent aux exigences d'un manuel, la deuxième remarque du point 3 s'applique donc à la portion de l'article 573.04(2) citée ci-dessus.

8. Article 700.09(1)g)

Cette disposition énonce que le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles mentionnés doit autoriser le gestionnaire de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou en raison d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Une disposition au même effet fait l'objet d'un commentaire au point 4 et la même question se pose ici.



9. Article 705.03(1)

Selon cette disposition, le gestionnaire des opérations doit gérer les activités de l'exploitant aérien «conformément au manuel d'exploitation de la compagnie établi en vertu de l'article 705.134». Ce manuel est établi et tenu à jour par l'exploitant aérien et approuvé par le ministre. Il n'est toutefois pas un règlement, un avis, un arrêté ou une mesure de sûreté dont la contravention peut être punie en vertu des articles 7.3(3) et 7.6 de la Loi. Parce que le gouverneur en conseil, à l'article 705.03(1), tente d'imposer illégalement des amendes à ceux qui contreviennent aux exigences d'un manuel qui n'est pas un règlement, la deuxième remarque faite au point 3 s'applique donc à la portion de l'article 705.03(1) citée ci-dessus.

10. Articles 705.151a) et 705.152(2)

Combinés à l'article 107.02 du Règlement, ces deux dispositions sont au même effet que celles dont il est question au point 3 et les deux remarques qui y sont faites s'appliquent ici.

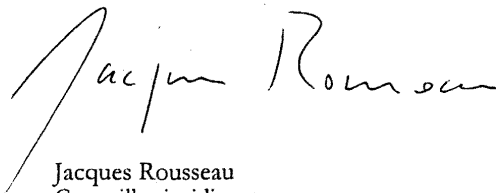
11. Articles 706.03(1)c) et (3)

Ces dispositions sont au même effet que les articles 406.19(1)c) et (3) du Règlement. Les commentaires faits au point 5 s'appliquent ici aussi.

12. Article 706.03(1)f)

Cette disposition énonce que le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu des articles mentionnés doit autoriser le responsable du système de contrôle de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du présent règlement ou d'un risque pour la sécurité aérienne ou la sécurité du public. Une disposition au même effet fait l'objet d'un commentaire au point 4 et la même question se pose ici.

J'attends vos commentaires et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.



Jacques Rousseau  
Conseiller juridique





Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maitre Jacques Rousseau  
 Conseiller juridique  
 Comité mixte permanent  
 d'examen de la réglementation  
 a/s Le Sénat  
 Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

DEC 09 2009

DEC 03 2009

REGULATIONS  
 RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien  
 (Parties I, IV, V et VI)**

Maitre,

La présente fait suite à votre lettre du 26 février 2009 et constitue une réponse partielle à celle-ci. Quelques-uns des points que vous avez soulevés nécessitent une analyse plus approfondie et une réponse vous sera transmise sous peu à cet égard.

1. Alinéas 106.02(1)a) et c)

Nous avons pris connaissance de vos commentaires quant aux alinéas 106.02(1)a) et c) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Le gestionnaire supérieur responsable est la personne ayant la responsabilité globale d'une entreprise du secteur de l'aviation civile. Le RAC exige que le gestionnaire supérieur responsable dispose des pouvoirs financiers et opérationnels nécessaires afin d'agir au nom du titulaire du certificat et qu'il soit à un échelon de l'entreprise suffisamment élevé afin d'exercer un contrôle sur tous les certificats détenus par celle-ci.

Certains articles du RAC, par exemple le paragraphe 805.05(1), attribuent des responsabilités de gestion qui sont propres au gestionnaire supérieur responsable. Si un gestionnaire supérieur responsable ne remplit pas ses fonctions de manière satisfaisante, cela peut constituer un motif de suspension d'un ou de plusieurs des certificats de l'entreprise. En effet, les articles 6.9, 7 ainsi que 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoient que le ministre peut suspendre un document d'aviation canadien, pour fin de contravention à la loi ou aux règlements, s'il existe un danger pour la sécurité ou la sûreté aérienne ou encore pour d'autres motifs (par exemple le titulaire du document est inapte).

/...2

Canada

- 2 -



Toutefois, au cours des délibérations du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) concernant la notion de « gestionnaire supérieur responsable », Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) s'est engagé auprès des intervenants de l'industrie pour qu'il n'y ait pas de risque de responsabilité personnelle lié au poste de gestionnaire supérieur responsable.

En effet, les modifications contenues dans le DORS/2005-173 et apportées au RAC font état des exigences auxquelles certains titulaires de certificat doivent se soumettre pour nommer un gestionnaire supérieur responsable et pour établir un système de gestion de la sécurité. Ces modifications ont été rédigées de façon à clairement conférer aux titulaires de certificat la responsabilité de satisfaire à ces nouvelles exigences. Nous aimerions de plus souligner qu'aucun des textes désignés qui figurent dans cette modification ne s'applique au gestionnaire supérieur responsable.

Ainsi, bien que l'alinéa 106.02(1)a) du RAC stipule que le gestionnaire supérieur responsable est chargé, au nom du titulaire du certificat, de rendre compte du respect des exigences du présent règlement, y compris l'établissement et le respect du système de gestion de la sécurité, les modifications susmentionnées apportées au RAC ont été rédigées afin de démontrer clairement que le titulaire d'un certificat a l'ultime responsabilité d'assurer le respect des nouvelles exigences.

À titre d'exemple, l'alinéa 573.04(3)d) du RAC indique que la personne responsable de la maintenance doit, lorsque lui est communiquée une constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité établi en vertu du paragraphe 573.09(1) ou d'un système de gestion de la sécurité visé à l'article 573.30, aviser le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise. Dans les faits, le gestionnaire supérieur responsable avisera ensuite le titulaire du certificat; toutefois, en vertu de l'alinéa 573.03(1)g) du RAC, ce sera le titulaire du certificat qui aura l'ultime responsabilité de veiller à ce que les mesures correctives soient prises concernant toute constatation qui découle d'un programme d'assurance de la qualité ou d'un système de gestion de la sécurité.

Le RAC exige ainsi que le titulaire du certificat avise le ministre du nom de la personne nommée gestionnaire supérieur responsable. Cette exigence permet de s'assurer que le nom d'une personne chargée de promouvoir l'évolution de la culture et de gérer les risques liés aux opérations effectuées en vertu de ce certificat, est relié au titulaire du certificat.

#### 2. Alinéa 106.02(1)b)

En ce qui concerne le commentaire soulevé au point 2, nous confirmons que notre position est la même que celle établie par le ministère dans notre lettre du 14 juillet 2008. Le Comité, dans une lettre adressée à madame Marie-Hélène Lévesque de Transports Canada et datée du 8 avril 2009, a accepté la position du ministère à ce sujet.

/...3

- 3 -



3. Article 107.02, alinéa 573.30a), article 573.31, alinéa 705.151a) et paragraphe 705.152(2)

Sur ce point, vous vous êtes interrogé sur deux aspects du Système de gestion de la sécurité (SGS), à savoir la forme et le contenu du système ainsi que du manuel; à la suite de quoi vous avez soulevé un commentaire en ce qui trait à l'imposition d'amendes illégales. Nous sommes en mesure de vous fournir une réponse quant à la première question. La réponse au deuxième commentaire vous sera transmise sous peu.

Un organisme peut choisir d'élaborer un manuel global pour son SGS ou d'incorporer le programme du SGS dans ses manuels existants comme le manuel de contrôle de la maintenance, le manuel des politiques de maintenance ou le manuel d'exploitation. L'on retrouve dans ces manuels les dispositions prévues à l'article 107.03 ainsi que celles de l'article 573.31 du RAC. Transports Canada (TC) exige un contrôle adéquat des documents afin d'éviter tout risque de divergence avec des politiques ou des procédures, d'omissions ou de conflits découlant du fait qu'il existe des manuels multiples. Le format utilisé pour documenter le programme du SGS doit permettre aux utilisateurs de repérer rapidement les renseignements dont ils ont besoin afin de pouvoir accomplir leurs fonctions.

Par exemple, le manuel de politiques de maintenance (MPM) d'un organisme vise à décrire comment ce dernier a l'intention de se conformer au RAC. Ce document est approuvé par TC.

Dans le contexte du SGS, le RAC est en grande partie un règlement fondé sur les objectifs. Il n'est pas normatif et n'indique pas aux organismes les tâches à accomplir ni le moment de les exécuter. Le RAC exige que le SGS comprenne certains éléments (paragraphe 573.31(1) ou 705.152(1)) et que ces éléments figurent dans le MPM (paragraphe 573.31(2)) ou dans le manuel de contrôle de la maintenance (MCM) (paragraphe 705.152(2)).

4. Alinéas 406.19(1)f), 700.09(1)g) et 706.03(1)f)

Nous avons pris connaissance de votre commentaire au point 4, réitéré aux points 8 et 12. En guise de réponse nous aimerions soulever le fait qu'il s'agit d'un choix de politiques et que depuis l'entrée en vigueur du *Règlement de l'aviation canadien* – DORS/96-433, le concept d'autoriser le responsable du système du contrôle de la maintenance a toujours été omniprésent dans le RAC. Nous portons à votre attention que l'industrie est bien habituée à cette pratique. La raison d'être de cette exigence repose sur la nécessité, pour le titulaire d'un certificat, de veiller à ce que la personne nommée responsable du système de contrôle de la maintenance assume bien ses responsabilités, et à l'inverse, la nécessité pour la personne nommée de rendre compte de ses constatations au titulaire du certificat.

/...4

- 4 -



5. Alinéa 406.19(1)c), paragraphe 406.19(3), alinéa 573.03(1)d),  
paragraphe 573.03(3), alinéa 706.03(1)c) et paragraphe 706.03(3)

En ce qui concerne vos commentaires se rapportant aux connaissances requises d'une personne susceptible d'être nommée responsable du système de contrôle de la maintenance (PRM), nous fournissons les explications suivantes :

Pour être admissible au processus d'approbation PRM de TCAC, le candidat au poste de PRM doit être officiellement désigné par écrit (paragraphe 406.19(1), 573.03(1) ou 706.03(1)) par l'organisme qui l'emploie.

Il est sous-entendu que le candidat possède les connaissances de base requises pour le poste. Sur cette prémisse, l'examen écrit et l'entrevue ont pour but d'établir que le candidat possède les connaissances et les compétences tel que mentionnées dans les normes, et par le fait même que ces connaissances et compétences sont d'un niveau acceptable afin de pouvoir accomplir ses fonctions. À titre d'exemple, et tel que stipulé à l'alinéa 406.10(1)b) du RAC, une note de 70 pour 100 est requise afin de démontrer que le candidat possède une connaissance acceptable des dispositions du RAC. Le processus d'approbation comprend deux étapes, soit un examen écrit et une entrevue.

L'examen est conçu afin de vérifier les connaissances du candidat dans chacun des domaines visés. Les questions peuvent porter sur la connaissance de l'application du règlement pertinent ou sur l'emplacement d'une disposition particulière dans le règlement. Le niveau de connaissance requis suppose la connaissance des principes fondamentaux d'un domaine donné et leurs applications courantes, ainsi que la capacité de résumer, d'analyser et d'appliquer correctement ces principes fondamentaux à tout un éventail de situations.

Les questions posées pendant l'entrevue seront directement reliées au poste que le candidat PRM devra assumer auprès de l'organisme parrain, et elles s'appuieront directement sur le MPM / MCM de cet organisme. L'entrevue vise à confirmer les connaissances des politiques et des procédures relatives au contrôle de la maintenance pour cet environnement précis. Par conséquent, chaque entrevue tiendra compte des particularités du MPM / MCM de chaque entreprise.

Nous espérons que ces précisions sauront vous satisfaire et vous prions d'agréer, Maître, nos salutations distinguées.

Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire,  
Secrétariat ministériel

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



Le 10 mars 2010

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

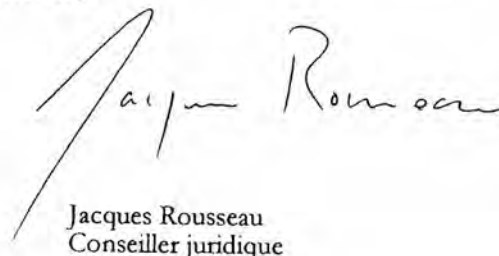
Madame,

N/Réf.: DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)

---

Je me réfère à votre lettre du 3 décembre 2009 et me demande si vous êtes maintenant en mesure de me faire part de votre réponse sur les points que le ministère voulait analyser de façon plus approfondie.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mn



Transport Transports  
Canada Canada



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

**MAY 06 2010**

Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU

MAY 10 2010

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)**  
**DORS/2005-341, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, II et VI)**  
**DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)**

Maître,

La présente vise à répondre à vos plus récentes lettres concernant les dossiers mentionnés en rubrique, lesquelles sont datées du 4 décembre 2009 (DORS/2005-341), du 1<sup>er</sup> mars 2010 (DORS/2005-348), du 10 mars 2010 (DORS/2005-173) et du 12 avril 2010 (DORS/2005-341).

Compte tenu du fait que les aspects légaux que vous soulevez dans chacun de ces dossiers sont semblables, le Ministère doit être en mesure d'y donner suite au plus tard le 30 juin 2010.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel

Canada

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

**VICE-CHAIRS**

ROYAL GALIPEAU, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICE PRÉSIDENTS**

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 20 juillet 2010

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)

Je me réfère à votre lettre du 6 mai 2010 m'informant que le ministère devrait être en mesure de me faire part de sa réponse sur les points qu'il voulait analyser de façon plus approfondie « au plus tard le 30 juin 2010 ». Je n'ai toujours pas reçu cette réponse et me demande quand elle me parviendra.

Veillez croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh



Transport Transports  
Canada Canada

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



OCT 27 2010

Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU

NOV 02 2010

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, IV, V et VII);  
DORS/2005-341, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)  
DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V)**

Maître,

La présente vise à répondre à vos plus récentes lettres concernant les dossiers mentionnés en rubrique, lesquelles sont datées du 23 août 2010 (DORS/2005-341), du 12 juillet 2010 (DORS/2005-348) et du 20 juillet 2010 (DORS/2005-173).

Je tiens à vous aviser que le Ministère n'est malheureusement pas encore en mesure de fournir une réponse quant aux éléments relatifs à l'obligation de se conformer aux manuels soulevés dans vos correspondances du 17 février 2009 (DORS/2005-348), du 26 février 2009 (DORS/2005-173) et du 9 mars 2009 (DORS/2005-341).

Comme vous le savez sans doute, l'utilisation de manuels est un élément important du cadre réglementaire relatif à la sécurité dans le *Règlement de l'aviation canadien*. À l'instar de toute option en matière de politiques proposée, toute question relative aux manuels requiert un examen attentif des répercussions subsidiaires possibles sur les autres aspects du *Règlement*, et un tel exercice nécessite beaucoup de temps.

...2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (0308-02)





- 2 -

Toutefois, le Ministère désire vous assurer que les aspects que vous avez soulevés sont considérés comme prioritaires et qu'ils font toujours l'objet d'un examen. Je vous fournirai donc une réponse dès que le Ministère sera en mesure de le faire et, dans l'intervalle, je continuerai de vous informer des progrès réalisés.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes sentiments les plus distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Bosse', positioned above the typed name.

Natalie Bosse  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, J.L.M., M.P.

**VICE-CHAIRS**

ROB ANDERS, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, J.L.M., DÉPUTÉ

**VICE-PRÉSIDENTS**

ROB ANDERS, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 4 janvier 2011

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)

Je me réfère à votre lettre du 27 octobre 2010 et me demande si vous êtes  
maintenant en mesure de me faire part de votre réponse.

Veillez croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/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

MAR 21 2011

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
MAR 24 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)**

Maître,

La présente fait suite à votre lettre du 4 janvier 2011 au sujet des modifications susmentionnées apportées au *Règlement de l'aviation canadien*.

Le Ministère n'est pas encore en mesure de confirmer quelle sera sa politique par rapport aux observations que vous soulevez dans votre lettre du 26 février 2009 relativement à l'obligation de se conformer aux manuels.

Transports Canada poursuit l'examen des questions que vous avez soulevées. Soyez assuré que durant son analyse, le Ministère entend profiter pleinement des conseils et observations énoncés dans votre correspondance initiale.

Veillez accepter, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, M.P.

**VICE-CHAIRS**

GARRY BREITKREUZ, M.P.  
MASSIMO PACETTI, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, DÉPUTÉE

**VICE-PRÉSIDENTS**

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ  
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ



Le 21 juillet 2011


Madame Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-173 Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)

Je me réfère à votre lettre du 21 mars 2011 et me demande si vous êtes en mesure de me faire part de la réponse du ministère en ce qui concerne les points de ma lettre du 26 février 2009 à propos desquels le ministère n'a toujours pas fourni la réponse qui devait, comme vous l'avez écrit le 3 décembre 2009, me parvenir « sous peu ». Il y a maintenant plus de deux ans que le ministère se penche sur ces questions. Vous conviendrez sans doute qu'il a disposé d'un délai plus que raisonnable pour préparer sa réponse. Ce dossier sera transmis au Comité mixte cet automne et il serait préférable que celui-ci puisse en prendre connaissance en ayant tous les éléments nécessaires pour en faire un examen complet.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mn



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 27 2011

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
SEP 30 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)**

Maître,

En réponse à votre lettre du 21 juillet 2011, je tiens à vous informer que le Ministère procède toujours à l'examen des diverses répercussions des éléments soulevés dans votre lettre du 26 février 2009 sur le cadre réglementaire. L'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé. Il compte toutefois avoir accompli une grande partie du travail au cours de l'automne 2011.

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

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

Canada

## Appendix G

**TRANSLATION / TRADUCTION****NOTE ON SOR/2005-348, REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND V)**

The Joint Committee's legal advisors expressed their views to the department in a letter dated March 2, 2009. In its reply of December 10, 2009, the department gave only a partial answer. With respect to item 3, the department stated it would respond "shortly", but has yet to do so. On September 27, 2011, the department wrote that it was "still assessing the various repercussions" of the issues raised and that it was unfortunately not possible to determine when this assessment would be finished. The legal advisors recommend that the Committee co-chairs write to the minister and ask him to do everything in his power to ensure the department responds. The department could also take the opportunity to provide additional comments on items 1 and 2. The department promised to make an amendment regarding item 4. This note provides details on the items requiring a response or additional comments.

1. Subsection 101.01(1), definition of "maintenance", French version

This is a drafting issue. The words "le cas échéant" [if applicable] in paragraph (c) serve no purpose, as the meaning of the provision does not change without them. The department argues that they are necessary "to maintain consistency between the English and French versions". One wonders how this is a good reason for adding needless words to the French version, especially since the tendency is to maintain the stylistic independence of each version. One might also ask how "le cas échéant" helps to keep the two versions consistent since there is no equivalent in the English version.

2. Subsections 561.04(1)(c) and (3)

The holder of a manufacturer certificate must appoint a person responsible for all of its activities and must, in accordance with paragraph 561.04(1)(c), ensure that this person demonstrates to the minister "knowledge" of the topics indicated. The issue is what level of knowledge is required and what the consequences are of not possessing it. The department claims that certain provisions of the Regulations specify this information, but none of them do. The standard referred to in paragraph 561.04(1)(c) of the Regulations only repeats that the person must have "knowledge" of the listed topics—for example, "the duties and responsibilities of the appointed position". The department adds that "If the person has only a limited or basic knowledge of the nine topics in the relevant standard, taking into account the type of manufacturing process and its complexity, the Minister will refuse to approve the appointment". The Regulations do not mention either the need to have more than limited or basic knowledge, or the minister's authority not to approve appointments. Therefore, it seems that the Regulations do not indicate



how this process in fact unfolds. If this is the case, the Regulations should be amended accordingly.

As to the difference between the requirements set out in various sections of the Regulations to demonstrate “une connaissance” [“knowledge”] or “des connaissances” [“knowledge”], the department’s explanation is difficult to understand. Further explanation seems necessary.

3. Subsection 561.07(3)

The Regulations require the holder of a manufacturer certificate to establish and maintain a manual of policies and procedures on the construction and inspection of its aeronautical products. Subsection 561.07(3) of the Regulations states that “any person who performs work under a manufacturer certificate shall comply with the manual”. The effect of this section is that a person who does not comply with the manual established by the certificate holder is thereby contravening the Regulations and subject to a \$5,000 fine for an individual or \$25,000 for a corporation. The *Aeronautics Act* does not delegate any authority allowing the Governor in Council to levy fines for not complying with a certificate holder’s manual. Subsection 561.07(3) is therefore a roundabout way of doing something that cannot be done directly. This is an issue the Committee has had the opportunity to consider several times and is the subject of its *Report No. 78 – Disallowance* of February 1, 2007, regarding section 36(2) of the *Ontario Fishery Regulations*. The Committee’s legal advisors find that there is no reason for the Committee to consider section 561.07(3) of the Regulations valid.

The department still has not responded to this point, despite promising to respond “shortly” in 2009. However, as the department itself wrote on October 27, 2010, it is an “important element of the regulatory framework governing safety”. On September 27, 2011, the department indicated that it was continuing to review the repercussions of the issues raised in the letter sent by Committee advisors on March 2, 2009, but that unfortunately, “the department is unable to say exactly when this assessment will be completed”.

Since this point was raised in March 2009, the department has been unable to show why this provision is valid. If it cannot do so, it should take steps to repeal section 561.07(3) or amend the Act to give the Governor in Council the authority to adopt that section, following which it should be adopted again.

November 17, 2011  
JR/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 2, 2009

Ms. Marie-Hélène Lévesque  
Departmental Secretary  
c/o Corporate Services  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
8th Floor (XMSA)  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Lévesque:

Our File: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I reviewed the above amendment and note the following:

1. Subsection 101.01(1), definition of “maintenance”, French version

To simplify things, I am including the French version of the definition of “maintenance”:

« maintenance » Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

- a) les travaux élémentaires;
- b) l'entretien courant;
- c) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance de celui des documents suivants qui est délivré en premier :
  - (i) le certificat de navigabilité,
  - (ii) le certificat spécial de navigabilité,
  - (iii) le certificat de navigabilité pour exportation. (*maintenance*)





## 2.

Why does paragraph (c) start with “le cas échéant” [if applicable]? The meaning of this provision is the same whether or not these words are included. Consequently, they serve no purpose and do not contribute to the clarity of the provision. It seems to me appropriate to delete them.

2. Subsections 561.04(1)(c) and (3)

Paragraph 561.04(1)(a) provides that the holder of a manufacturer certificate must appoint a person responsible for all of its activities pursuant to this section. Paragraph 561.04(1)(c) requires the holder to ensure that this person demonstrates to the minister “knowledge” of the topics indicated within 30 days of the appointment. What level of knowledge is required? Is it sufficient to demonstrate that the person has basic knowledge?

Section 561.04(2) requires the minister to conduct an interview to assess the appointed person’s knowledge of these topics. And section 561.04(3) states that “the Minister shall notify the person appointed of the results of the assessment and, if applicable, identify any deficiencies in their knowledge of the topics”. The Regulations do not seem to include a requirement for the appointed person to correct the deficiencies identified. Is correcting them left up to the appointed person? What happens if the appointed person demonstrates highly incomplete “knowledge” of the topics?

Finally, I note that section 561.04 of the Regulations in many ways has the same effect as sections 406.19, 573.03 and 706.03 of the Regulations. Yet, the wording of these provisions is different without it necessarily being justified. For example, these three provisions state that the person must possess “des connaissances” [“knowledge”] rather than “une connaissance” [“knowledge”]. It seems to me appropriate to standardize their wording as much as possible.

3. Subsection 561.07(3)

Under subsection 561.07(1), the holder of a manufacturer certificate must establish, maintain and require the use of a manual containing the policies and procedures for manufacturing and inspecting the aeronautics products specified in the manufacturer certificate. Subsection 561.07(3) states that “any person who performs work under a manufacturer certificate shall comply with the manual.” The effect of this provision is that a person who does not comply with the manual will be subject to a fine of \$5,000 for an individual and \$25,000 for a corporation. Sections 7.3(3) and 7.6 of the *Aeronautics Act* provide that only contravention of the Act, a regulation, notice, order or security measure can lead to such a penalty. Nowhere is it mentioned that such a penalty can be imposed on a person who does not comply with the manual established by the certificate holder. The purpose of subsection 561.07(3) of the Regulations is to create a framework under which a



3.

person who does not comply with the manual is thereby in violation of the Regulations. Since the Governor in Council has no regulatory authority to levy fines for not complying with a manual established by a certificate holder, one must conclude that section 561.07(3) is a roundabout way of doing something that the Governor in Council cannot do directly. This is an issue the Committee has considered several times and is the subject of its *Report No. 78 – Disallowance* of February 1, 2007, regarding section 36(2) of the *Ontario Fishery Regulations*. In my view, there is no reason for the Committee to consider subsection 561.07(3) of the Regulations valid.

4. Paragraph 561.07(7)(b)

The English and French versions of this provision seem different to me. In the first, the minister's power is limited to ordering changes to the manual, while in the second, the manual must be amended "conformément aux instructions du ministre" [in accordance with the minister's instructions].

I await your comments.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mn

**TRANSLATION / TRADUCTION**

June 22, 2009

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee for  
the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/2005-348,      Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

Thank you for your letter of March 2, 2009, regarding the above amendments to the *Canadian Aviation Regulations*.

We are studying the issues you have raised and will send you a detailed response as soon as possible.

The department is sure to benefit greatly from the advice and observations in your letter. Rest assured that we will take them into consideration in our review.

Sincerely,

Helen Hutcheson  
Acting Departmental Secretary

**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 21, 2009

Ms. Helen Hutcheson  
Acting Departmental Secretary  
c/o Corporate Services  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
8th Floor (XMSA)  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Hutcheson:

Our File: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I refer to your letter of June 22, 2009 and wonder whether you are now in a position to provide a response.

Yours truly,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mh

**TRANSLATION / TRADUCTION**

December 10, 2009

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I am writing in response to your letter of October 21, 2009. The department would like to thank the Committee for its letter of March 2, 2009. Transport Canada has carefully considered the comments made by the Committee and would like to address the following points:

**1. Paragraph 101.01(1)(c)**

The Committee questioned the need to include “le cas échéant” in paragraph (c) of the French definition of “maintenance” (subsection 101.01(1), *Canadian Aviation Regulations*). The phrase is needed to convey the meaning of “any” as expressed in the English definition. The use of “any” indicates that the manufacturer may carry out certain work from time to time. The phrase “le cas échéant” is therefore needed to maintain consistency between the English and French versions of the Regulations.

**2. Paragraph 561.04(1)(c) and subsection 561.04(3)**

The answer to the Committee’s questions can be found in subsections 561.04(1), (2) and (3) of the Regulations and the relevant standards. As stated in section 561.04 of the Regulations and its related standard, the person appointed pursuant to this section must meet the criteria set out in paragraphs 561.04(1)(a) or (b) of the standard, depending on the type of aeronautical construction concerned, and show the Minister that they possess the required knowledge of the nine topics set out in subsection 561.04(2) of the standard.



## 2.

These provisions are intended to ensure that the Minister assesses the knowledge and experience of the person appointed based on the type of aeronautical product manufactured or planned by the applicant or certificate holder, and based on the complexity and sophistication of the manufacturing process, the facilities and the staff. The Minister conducts the assessment in the form of an interview.

Consequently, the person appointed will be assessed based on their knowledge of the requirements stated previously.

If the person has only a limited or basic knowledge of the nine topics in the relevant standard, taking into account the type of manufacturing process and its complexity, the Minister will refuse to approve the appointment.

Subsection 561.04(3) states that the Minister must inform the person appointed of the results of the assessment, whether positive or negative, and, if applicable, of any deficiencies in their knowledge of the topics within 10 days after the interview.

The wording in French of sections 406.19, 573.03 and 706.03 of the Regulations concerning the person responsible for maintenance are similar in their structure and use of the plural. However, section 561.04 of the Regulations is different because the focus is on management personnel who, unlike persons responsible for maintenance, do not have to undergo a standard assessment as provided for in paragraph 406.19(1)(b), subparagraph 573.01(1)(c)(i) and paragraph 706.03(1)(b) of the Regulations. The policy behind the different wording takes into consideration the various roles of the people responsible for maintenance and of the management personnel. The main difference between the persons responsible for maintenance as referred to in sections 406.19, 573.03 and 706.03, and the management personnel as referred to in 561.04 is that the former are all required to either return aircraft to operation or remove aircraft from operation based on maintenance requirements. Under section 561.04, the role of management personnel is to develop the aircraft manufacturing process before the aircraft enters into operation. We therefore do not feel there is a need to standardize the wording.

### 3. Subsection 561.07(3)

We will review the issues you have raised and submit a comprehensive answer shortly.



3.

**4. Paragraph 561.07(7)(b)**

The Committee has noted the apparent discrepancy between the English and French versions of this paragraph. The English version is the authoritative one and we will make the appropriate changes to the French text.

I hope this meets with your approval.

Sincerely,

Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 1, 2010

Ms. Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Place de Ville – Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I refer to your letter of December 10, 2009, and wonder if you are now in a position to address the issues raised in item 3 of my letter of March 2, 2009.

Sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

May 6, 2010

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your Ref: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)  
SOR/2005-341, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, II and VI)  
SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I am writing with regard to your recent letters concerning the above-mentioned files dated December 4, 2009 (SOR/2005-341), March 1, 2010 (SOR/2005-348), March 10, 2010 (SOR/2005-173) and April 12, 2010 (SOR/2005-341).

Given that you have raised similar legal issues concerning all of these files, the department should be able to respond by June 30, 2010 at the latest.

I hope this information is to your satisfaction.

Sincerely,

Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

July 12, 2010

Ms. Natalie Bossé  
Acting Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Place de Ville – Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I refer to your letter of May 6, 2010 and wonder whether you are in a position to provide a response on behalf of the department.

Sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mn

**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 27, 2010

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your Ref: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, IV, V and VII)  
SOR/2005-341, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I, II and VI)  
SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I am writing with regard to your recent letters concerning the above-mentioned files dated August 23, 2010 (SOR/2005-341), July 12, 2010 (SOR/2005-348), and July 20, 2010 (SOR/2005-173).

Unfortunately, the department is still unable to respond to the issues you raised regarding mandatory compliance with manuals, as detailed in your letters of February 17, 2009, (SOR/2005-348), February 26, 2009 (SOR/2005-173) and March 9, 2009 (SOR/2005-341).

As I am sure you know, the use of manuals is an important part of the regulatory framework governing safety in the *Canadian Aviation Regulations*. Like policy proposals, any issue relating to the manuals demands a careful assessment to determine whether there may be secondary repercussions on other aspects of the Regulations, and this assessment takes a great deal of time.

The department wishes to assure you that the issues you have raised are priorities and that they are still being studied. I will forward the department's response as soon as possible and I will keep you informed of our progress in the meantime.

Sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

January 4, 2011

Ms. Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Place de Ville – Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I refer to your letter of October 27, 2010, and wonder whether you are now in a position to provide a response to the issues raised.

Sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mh

**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 25, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

I am writing in response to your letter of January 4, 2011 concerning amendments to the *Canadian Aviation Regulations*.

The department is not yet able to confirm its policy on the issues in your letter of March 2, 2009 concerning compliance with manuals.

Transport Canada is continuing to study the issues you have raised. Please be assured that the department will give full consideration to the comments and advice in your initial letter.

Sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

July 21, 2011

Ms. Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat  
c/o XMSA, 8th Floor  
Transport Canada  
Place de Ville – Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Bossé:

Our Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

With respect to your letter of March 25, 2011, I was wondering if you are able to provide an answer from your department regarding item 3 of my letter of March 2, 2009. Transport Canada has been studying this matter for more than two years. I am sure you will agree that the department has had ample time in which to prepare an answer. This file will be submitted to the Joint Committee this fall and it would be beneficial to provide it with all the information needed to conduct a thorough review.

Sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mn

**TRANSLATION / TRADUCTION**

September 27, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your Ref: SOR/2005-348, Regulations Amending the Canadian Aviation  
Regulations (Parts I and V)

---

Pursuant to your letter of July 21, 2011, I wish to inform you that the department is still assessing the various repercussions on the regulatory framework that could ensue from the issues raised in item 3 of your letter of March 2, 2009. Unfortunately, the department is unable to say exactly when this assessment will be completed but it does intend to complete most of the work in the fall of 2011.

I hope this information is satisfactory.

Sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

## Annexe G

**NOTE SUR LE DORS/2005-348, RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET V)**

Les conseillers du Comité mixte ont fait connaître leurs commentaires au ministère dans une lettre envoyée le 2 mars 2009. Dans sa réponse du 10 décembre 2009, le ministère a donné seulement une réponse partielle. Pour ce qui est du point 3, il s'était engagé à donner une réponse « sous peu », mais ne l'a toujours pas fait. Comme il l'écrit le 27 septembre 2011, il « procède toujours à l'examen des diverses répercussions des éléments soulevés », et ajoute que « l'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé ». La recommandation des conseillers du Comité est que les coprésidents écrivent au ministre pour lui demander de faire tout ce qui est en son pouvoir pour que le ministère fasse part de sa réponse. À la même occasion, le ministère pourrait aussi livrer ses commentaires supplémentaires en ce qui a trait aux points 1 et 2. Le ministère a promis une modification pour ce qui est du point 4. Le reste de cette note donne des détails sur les points à propos desquels il conviendrait d'obtenir une réponse ou des commentaires supplémentaires.

1. Article 101.01(1), définition de « maintenance », version française

Il s'agit d'une question de rédaction. Les mots « le cas échéant », à l'alinéa c), sont inutiles dans la mesure où le sens de cette disposition ne change pas, même en leur absence. Le ministère affirme qu'elle est nécessaire « afin de conserver le parallélisme entre les versions française et anglaise ». On peut se demander en quoi cela constitue une bonne raison d'ajouter des mots inutiles à la version française. D'autant plus qu'habituellement, on a plutôt tendance à défendre l'autonomie des deux versions du point de vue stylistique. On peut aussi se demander comment les mots « le cas échéant » permettent de conserver le parallélisme des deux versions étant donné qu'il n'y a rien d'équivalent dans la version anglaise.

2. Articles 561.04(1)c) et (3)

Le titulaire de certificat de constructeur doit nommer une personne à titre responsables de toutes les activités exercées et il doit veiller, conformément à l'article 561.04(1)c), à ce que cette personne démontre au ministre qu'elle possède « une connaissance » dans les matières indiquées. La question est de savoir quel est le niveau de connaissance requis et quelles sont les conséquences de ne pas y satisfaire. Aucune des dispositions du Règlement censées préciser, selon le ministère, le niveau de connaissance nécessaire ne le fait. Quant à la norme à laquelle renvoie l'article 561.04(1)c) du Règlement, elle ne fait que répéter que la personne doit avoir « une connaissance » des sujets qui y sont énumérés, par exemple « les tâches et responsabilités du poste auquel elle a été nommée ». Le ministère ajoute ceci : « si la personne ne démontre qu'une connaissance limitée ou élémentaire des neuf matières prescrites dans la norme afférente, tout en tenant compte du type et de la complexité du procédé de fabrication, le ministre refusera d'en approuver la nomination ». Le Règlement ne mentionne ni la nécessité d'avoir plus qu'une connaissance limitée ou



- 2 -



élémentaire, ni le pouvoir du ministre de ne pas approuver une nomination. Il semble donc que le Règlement ne reflète pas comment, en fait, se déroulent les choses. Si cela est exact, le Règlement devrait être modifié en conséquence.

Pour ce qui est de la différence entre l'exigence, prévue dans différents articles du Règlement, d'avoir « une connaissance » et « des connaissances », il est difficile de comprendre l'explication du ministère. Une explication supplémentaire paraît nécessaire.

3. Article 561.07(3)

Le Règlement exige que le titulaire du certificat de constructeur établisse et tienne à jour un manuel comportant les politiques et les procédures relatives à la construction et à l'inspection des produits aéronautiques. L'article 561.07(3) du Règlement énonce que « toute personne qui effectue des travaux aux termes d'un certificat de constructeur est tenue de se conformer au manuel ». L'effet de cet article est que la personne qui ne se conforme pas au manuel établi par le titulaire du certificat contrevient par le fait même au Règlement et est passible d'une amende de 5 000\$ dans le cas d'une personne physique et de 25 000\$ dans le cas d'une personne morale. La *Loi sur l'aéronautique* ne délègue aucun pouvoir permettant au gouverneur en conseil d'imposer des amendes pour ne pas s'être conformé à un manuel établi par un titulaire. L'article 561.07(3) est donc une tentative de faire indirectement ce qui ne peut être fait directement. C'est un point sur lequel le Comité a eu l'occasion de se pencher à plusieurs reprises et qui fait l'objet de son *Rapport n° 78 – Désaveu* du 1<sup>er</sup> février 2007 concernant l'article 36(2) du *Règlement de pêche de l'Ontario*. De l'avis des conseillers du Comité, il n'y a aucune raison pour que celui-ci considère que l'article 561.07(3) du Règlement est valide.

C'est un point à propos duquel le ministère, bien qu'il ait promis, en 2009, une réponse « sous peu », n'a toujours pas répondu. Pourtant, comme il l'a écrit lui-même le 27 octobre 2010, il s'agit là d'un « élément important du cadre réglementaire relatif à la sécurité ». Le 27 septembre 2011, le ministère indique qu'il procède toujours à l'examen des répercussions des éléments soulevés dans la lettre envoyée le 2 mars 2009 par les conseillers du Comité mais que « l'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé ».

Depuis que ce point a été soulevé en mars 2009, le ministère a été incapable de fournir une réponse par laquelle il tenterait de démontrer la validité de cette disposition. S'il ne peut le faire, il devrait entreprendre les démarches pour faire abroger l'article 561.07(3) ou pour faire modifier la Loi afin de donner au gouverneur en conseil le pouvoir nécessaire à son adoption, à la suite de quoi l'article 561.07(3) devrait être adopté de nouveau.

Le 17 novembre 2011  
JR/mh

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRMEN

SENATOR J. TREVOR EYTON  
ANDREW KANIA, M.P.

VICE-CHAIRMEN

ROYAL GALIPEAU, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR J. TREVOR EYTON  
ANDREW KANIA, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 2 mars 2009

Madame Marie-Hélène Lévesque  
Secrétaire du Ministère  
a/s Services exécutifs  
Transports Canada  
Tour C - Place de Ville  
8ième étage (XMSA)  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf. : DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)

J'ai examiné la modification mentionnée ci-dessus et je note ceci :

1. Article 101.01(1), définition de «maintenance», version française

Pour simplifier les choses, je reproduis la version française de la définition de «maintenance» :

«maintenance» Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

- a) les travaux élémentaires;
- b) l'entretien courant;
- c) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance de celui des documents suivants qui est délivré en premier :
  - (i) le certificat de navigabilité,
  - (ii) le certificat spécial de navigabilité,

- 2 -



(iii) le certificat de navigabilité pour exportation. (*maintenance*)

En ce qui concerne l'alinéa c), je me demande pourquoi cette disposition commence par «le cas échéant». Le sens de cette disposition est le même, que ces mots y soient ou non. Dans cette perspective, on peut dire qu'ils sont inutiles et qu'ils ne favorisent pas la simplicité de la formulation de la disposition. Il me semble qu'il conviendrait de les supprimer.

2. Articles 561.04(1)c) et (3)

L'article 561.04(1)a) prévoit que le titulaire de certificat de constructeur doit nommer une personne à titre de responsable de toutes les activités qui sont exercées aux termes de la présente partie. Le titulaire doit, selon l'article 561.04(1)c), veiller à ce que la personne nommée démontre au ministre, dans les trente jours suivant sa nomination, qu'il possède «une connaissance» dans les matières indiquées. Quel est le niveau de connaissance requis? Suffit-il de démontrer que la personne a une connaissance élémentaire?

L'article 561.04(2) prévoit que le ministre fait passer une entrevue à la personne nommée afin d'évaluer sa connaissance dans ces matières. Et l'article 561.04(3) énonce que «le ministre informe la personne nommée [...] des résultats de l'évaluation et indique, s'il ya lieu, toute lacune relevée dans sa connaissance». Il ne semble pas y avoir, dans le Règlement, quoi que ce soit qui oblige la personne nommée à corriger les lacunes signalées. Leur correction a-t-elle été volontairement laissée au bon vouloir de la personne nommée? Qu'arrive-t-il si la personne nommée démontre qu'elle a «une connaissance» des matières, bien que cette connaissance soit fort incomplète?

En terminant, je constate que l'article 561.04 du Règlement est, à bien des égards, au même effet que les articles 406.19, 573.03 et 706.03 du Règlement. Le libellé de ces dispositions est toutefois différent sans que cela soit nécessairement justifié. Par exemple, ces trois dispositions mentionnent qu'il faut posséder «des connaissances» plutôt qu'«une connaissance». Il me semble qu'il conviendrait d'harmoniser le plus possible leur libellé.

3. Article 561.07(3)

Selon l'article 561.07(1), le titulaire du certificat de constructeur doit établir et tenir à jour un manuel comportant des politiques et des procédures relatives à la construction et à l'inspection des produits aéronautiques précisés dans le certificat de constructeur, et en exiger l'utilisation. L'article 561.07(3) énonce que «toute personne qui effectue de travaux aux termes d'un certificat de constructeur est tenue de se conformer au manuel». L'effet de cette disposition est que si la personne ne se conforme pas au manuel, elle sera passible d'une amende de 5 000\$ pour une personne physique et de 25 000\$ pour une personne morale. Aux termes des articles 7.3(3) et 7.6 de la *Loi sur l'aéronautique*, seule la contravention à la Loi, un règlement, un avis, un arrêté ou une mesure de sûreté peut donner lieu à une pénalité de cette nature. Il n'est nullement question d'imposer une telle pénalité à une personne qui ne se conforme pas au manuel établi par le titulaire de certificat. Le but de l'article 561.07(3) du Règlement est de faire en sorte que la personne qui ne se conforme au manuel

- 3 -

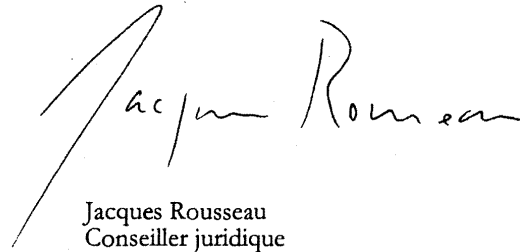


se trouve par le fait même à contrevenir à une disposition du Règlement. Étant donné que le gouverneur en conseil ne dispose d'aucun pouvoir réglementaire lui permettant d'imposer des amendes pour ne pas s'être conformé à un manuel établi par un titulaire de certificat, il faut conclure qu'il tente, à l'article 561.07(3), de faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement. C'est un point sur lequel le Comité a eu l'occasion de se pencher à plusieurs reprises et qui fait l'objet de son *Rapport n° 78 – Désaveu* du 1<sup>er</sup> février 2007 concernant l'article 36(2) du *Règlement de pêche de l'Ontario*. À mon avis, il n'y a aucune raison pour que le Comité considère que l'article 561.07(3) du Règlement est valide.

4. Article 561.07(7)b)

Les versions française et anglaise de cette disposition me semblent diverger. Selon la première, il faut modifier le manuel «conformément aux instructions du ministre», alors que selon la seconde, le pouvoir du ministre se limite à ordonner de modifier le manuel.

J'attends vos commentaires et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.



Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mn



Your file Votre référence

Our file Notre référence

JUN 22 2009

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU  
JUN 29 2009  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

V/Réf. : **DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien  
(Parties I et V)**

Maître,

La présente fait suite à votre lettre du 2 mars 2009 au sujet des modifications susmentionnées apportées au *Règlement de l'aviation canadien*.

Nous examinons les questions que vous avez soulevées et nous vous transmettrons une réponse détaillée dès que possible.

Soyez assuré que le travail de révision se poursuivra à la lumière des conseils et observations énoncés dans votre lettre, dont le Ministère tient à profiter pleinement.

Veuillez accepter, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Helen Hutcheson  
Secrétaire intérimaire du Ministère

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRMEN

SENATOR JOHN D. WALLACE  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

VICE-CHAIRMEN

ROYAL GALIPEAU, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOHN D. WALLACE  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 21 octobre 2009

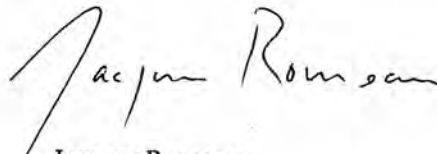
Madame Helen Hutcheson  
Secrétaire intérimaire du Ministère  
a/s Services exécutifs  
Transports Canada  
Tour C - Place de Ville  
8ième étage (XMSA)  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)

Je me réfère à votre lettre du 22 juin 2009 et me demande si vous êtes  
maintenant en mesure de me faire part de votre réponse.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh



Transport Canada Transports Canada



Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

DEC 10 2009

RECEIVED/REÇU

DEC 17 2009

REGULATIONS

RÈGLEMENTATION

V/Réf. : **DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de réglementation**  
**(Parties I et V)**

Maître,

La présente fait suite à votre lettre du 21 octobre 2009. Le Ministère a pris bonne note des commentaires du Comité dans sa lettre du 2 mars 2009 et l'en remercie. Transports Canada tient à formuler les observations suivantes en réponse aux questions soulevées par le Comité :

**1. Alinéa 101.01(1)c)**

Le Comité semble douter de la pertinence d'utiliser l'expression « le cas échéant » à l'alinéa c) de la définition du mot « maintenance » au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'expression est nécessaire afin de rendre le sens du mot « any » que l'on retrouve dans la version anglaise. Dans le contexte utilisé, le mot « any » laisse sous-entendre que le constructeur peut à l'occasion effectuer certaines tâches. Par conséquent, l'expression « le cas échéant » est nécessaire afin de conserver le parallélisme entre les versions française et anglaise du RAC.

**2. Alinéa 561.04(1)c) et paragraphe 561.04(3)**

Le Comité trouvera la réponse à ses questions aux paragraphes 561.04(1) (2) et (3) du RAC ainsi que dans les normes qui s'y rattachent. Il pourra constater à la lecture conjointe de l'article 561.04 du RAC et de sa norme, que la personne nommée en vertu de cet article doit répondre aux critères de compétence énoncés aux alinéas 561.04(1)a) ou b) de la norme, selon le type de construction aéronautique envisagé, et faire la démonstration au ministre qu'elle possède les connaissances requises énoncées selon les neuf matières prescrites au paragraphe 561.04(2) de la norme.

.../2



L'objectif de ces dispositions vise à faire en sorte que le ministre évalue les connaissances et l'expérience de la personne nommée en fonction du type de produit aéronautique fabriqué ou envisagé par le demandeur ou le titulaire de certificat, et selon la complexité et la sophistication du procédé de fabrication, des installations et du personnel. L'évaluation, qui prendra la forme d'une entrevue, est administrée par le ministre.

Il en découle que l'évaluation du niveau de connaissance de la personne nommée se déroulera à la lumière des exigences énoncées précédemment.

Toutefois, si la personne ne démontre qu'une connaissance limitée ou élémentaire des neuf matières prescrites dans la norme afférente, tout en tenant compte du type et de la complexité du procédé de fabrication, le ministre refusera d'en approuver la nomination.

Le libellé du paragraphe 561.04(3) du RAC énonce que le ministre doit informer la personne nommée des résultats, positifs ou négatifs, de l'évaluation et indiquera, s'il y a lieu, toute lacune relevée dans sa connaissance des sujets dans les 10 jours suivant l'entrevue.

Le libellé des dispositions 406.19, 573.03 et 706.03 du RAC concernant la « personne responsable de la maintenance » sont semblables quant à leur structure et leur formulation au pluriel; toutefois, le libellé de l'article 561.04 du RAC diffère de ceux-ci parce que l'accent est mis sur le *personnel de gestion* qui, contrairement à la *personne responsable de la maintenance*, n'est pas tenu de se soumettre à un examen régulier tel qu'exigé par les dispositions de l'alinéa 406.19(1)b), du sous-alinéa 573.03(1)c)(i) et de l'alinéa 706.03(1)b) du RAC. La politique sous-jacente donnant lieu aux différents libellés prend en considération les divers rôles que doivent assumer les *responsables de la maintenance* et le *personnel de gestion*. Ainsi, la principale différence entre les trois *personnes responsables de la maintenance*, auxquelles on fait référence sous 406.19, 573.03 et 706.03 et le *personnel de gestion* sous 561.04, tient au fait que les *responsables de la maintenance* doivent tous, soit s'assurer de remettre en service ou de retirer du service les aéronefs selon les besoins de maintenance, tandis que le rôle du *personnel de gestion* en vertu de l'article 561.04 consiste à développer le processus de fabrication de l'aéronef avant qu'il n'entre en service. Pour ces raisons nous croyons qu'il n'y a pas lieu d'harmoniser le libellé.

### 3. Paragraphe 561.07(3)

Nous examinons les questions que vous avez soulevées et nous vous transmettrons une réponse exhaustive à ce sujet sous peu.

### 4. Alinéa 561.07(7)b)

Sous ce point, le Comité se pose des questions sur le glissement de sens qui semble exister entre les versions française et anglaise de cette disposition. Nous vous informons que la version anglaise doit prévaloir et nous nous engageons à apporter le (s) changement (s) nécessaire (s) à la version française.



3



Espérant le tout conforme à vos attentes, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



Le 1<sup>er</sup> mars 2010

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)

Je me réfère à votre lettre du 10 décembre 2009 et me demande si vous êtes  
maintenant en mesure de me faire part de votre réponse en ce qui concerne le  
point 3 de ma lettre du 2 mars 2009.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/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

**MAY 06 2010**

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
MAY 10 2010  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, IV, V et VII)  
DORS/2005-341, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I, II et VI)  
DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)**

Maître,

La présente vise à répondre à vos plus récentes lettres concernant les dossiers mentionnés en rubrique, lesquelles sont datées du 4 décembre 2009 (DORS/2005-341), du 1<sup>er</sup> mars 2010 (DORS/2005-348), du 10 mars 2010 (DORS/2005-173) et du 12 avril 2010 (DORS/2005-341).

Compte tenu du fait que les aspects légaux que vous soulevez dans chacun de ces dossiers sont semblables, le Ministère doit être en mesure d'y donner suite au plus tard le 30 juin 2010.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel

Canada

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., MP

**VICE CHAIRS**

ROYAL GALIPEAU, MP  
BRIAN MASSÉ, MP



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICE PRÉSIDENTS**

ROYAL GALIPEAU, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSÉ, DÉPUTÉ



Le 12 juillet 2010

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
Canadien (Parties I et V)

Je me réfère à votre lettre du 6 mai et me demande si vous êtes maintenant  
en mesure de me faire part de la réponse du ministère.

Veillez croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mn



Transport Transports  
Canada Canada

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



OCT 27 2010

Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
NOV 02 2010  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-173, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, IV, V et VII);  
DORS/2005-341, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)  
DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et V)**

Maître,

La présente vise à répondre à vos plus récentes lettres concernant les dossiers mentionnés en rubrique, lesquelles sont datées du 23 août 2010 (DORS/2005-341), du 12 juillet 2010 (DORS/2005-348) et du 20 juillet 2010 (DORS/2005-173).

Je tiens à vous aviser que le Ministère n'est malheureusement pas encore en mesure de fournir une réponse quant aux éléments relatifs à l'obligation de se conformer aux manuels soulevés dans vos correspondances du 17 février 2009 (DORS/2005-348), du 26 février 2009 (DORS/2005-173) et du 9 mars 2009 (DORS/2005-341).

Comme vous le savez sans doute, l'utilisation de manuels est un élément important du cadre réglementaire relatif à la sécurité dans le *Règlement de l'aviation canadien*. À l'instar de toute option en matière de politiques proposée, toute question relative aux manuels requiert un examen attentif des répercussions subsidiaires possibles sur les autres aspects du *Règlement*, et un tel exercice nécessite beaucoup de temps.

...2

Canada



- 2 -

Toutefois, le Ministère désire vous assurer que les aspects que vous avez soulevés sont considérés comme prioritaires et qu'ils font toujours l'objet d'un examen. Je vous fournirai donc une réponse dès que le Ministère sera en mesure de le faire et, dans l'intervalle, je continuerai de vous informer des progrès réalisés.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer, Maître, mes sentiments les plus distingués.

Natalie Bosse  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

**VICE-CHAIRS**

ROB ANDERS, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICE-PRÉSIDENTS**

ROB ANDERS, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 4 janvier 2011

Madame Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)

Je me réfère à votre lettre du 27 octobre 2010 et me demande si vous êtes  
maintenant en mesure de me faire part de votre réponse.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/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

MAR 25 2011

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU

MAR 25 2011

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)**

Maître,

La présente fait suite à votre lettre du 4 janvier 2011 au sujet des modifications susmentionnées apportées au *Règlement de l'aviation canadien*.

Le Ministère n'est pas encore en mesure de confirmer quelle sera sa politique par rapport aux observations que vous soulevez dans votre lettre du 2 mars 2009 relativement à l'obligation de se conformer aux manuels.

Transports Canada poursuit l'examen des questions que vous avez soulevées. Soyez assuré que durant son analyse, le Ministère entend profiter pleinement des conseils et observations énoncés dans votre correspondance initiale.

Veuillez accepter, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

Canada



**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, M.P.

**VICE-CHAIRS**

GARRY BREITKREUZ, M.P.  
MASSIMO PACETTI, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, DÉPUTÉE

**VICE-PRÉSIDENTS**

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ  
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ



Le 21 juillet 2011

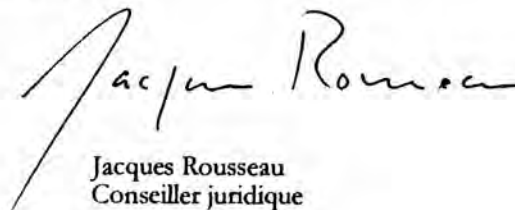
Madame Natalie Bossé  
Directrice générale intérimaire  
Secrétariat ministériel  
a /s XMSA, 8<sup>e</sup> étage  
Transports Canada  
Place de Ville - Tour C  
330, rue Sparks  
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)

Je me réfère à votre lettre du 25 mars 2011 et me demande si vous êtes en mesure de me faire part de la réponse du ministère en ce qui concerne le point 3 de ma lettre du 2 mars 2009. Il y a maintenant plus de deux ans que le ministère se penche sur cette question. Vous conviendrez sans doute que le ministère a disposé d'un délai plus que raisonnable pour préparer sa réponse. Ce dossier sera transmis au Comité mixte cet automne et il serait préférable que celui-ci puisse en prendre connaissance en ayant tous les éléments nécessaires pour en faire un examen complet.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mn



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 27 2011

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0N4

RECEIVED/REÇU  
SEP 30 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf. : DORS/2005-348, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Parties I et V)**

Maître,

En réponse à votre lettre du 21 juillet 2011, je tiens à vous informer que le Ministère procède toujours à l'examen des diverses répercussions des éléments soulevés au point 3 de votre lettre du 2 mars 2009 sur le cadre réglementaire. L'état actuel de ses travaux ne lui permet malheureusement pas de préciser quand cet examen sera terminé. Il compte toutefois avoir accompli une grande partie du travail au cours de l'automne 2011.

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

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

Canada



## Appendix H

**TRANSLATION / TRADUCTION****NOTE ON SOR/2000-187, AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE MONETARY PENALTIES REGULATIONS, AND AMENDMENTS MADE BY SOR/2002-183 AND SOR/2003-256**

At its meeting on June 14, 2007, the Joint Committee instructed its legal advisers to write the Canadian Food Inspection Agency (the Agency) again regarding the 13 points referred to in the letter of July 4, 2007, the only ones of the 51 raised in the correspondence since 2004 that had not yet been resolved. In its replies of September 24, 2010, and October 11, 2011, the Agency promised amendments on all but one of those points; according to the Committee's advisers, the Agency gave a satisfactory answer to justify its decision not to amend that one regulatory provision.

The promised amendments include correction of the wording of the English version of subsection 11(3) of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act (the Act). Regarding points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) and 21(b), the Agency wrote that it had to study the matter before deciding how it would go about amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations (the Regulations). On the subject of point 17(d), which deals with section 13 of the Health of Animals Regulations - section 13 states, "No person shall import a regulated animal if a certificate required by this Part, or required under an import permit required by this Part, contains any false or misleading information."- the Committee observed that the effect of this is to prohibit the importation of a healthy animal based on false information that may have nothing to do with the animal's health. The Committee proposed an amendment to narrow the scope of the Regulations, which in its opinion is too broad. In its letter of October 11, 2011, the Agency wrote that it proposes to amend the Regulations "and at the same time preserve the Agency's ability to prohibit the importation of a product where a certificate contains false or misleading information, whether or not that information pertains specifically to the animals' health." We will therefore have to see the wording of the amendment to determine whether it corrects the problem.

Finally, the Agency's answer deemed satisfactory by the Committee's advisers concerns point 17(l). Paragraph 4(1)(a) of the Act delegates to the Minister the following power:

4. (1) The Minister may make regulations
  - (a) designating as a violation that may be proceeded with in accordance with this Act

- 2 -



- (i) the contravention of any specified provision of an agri-food Act or of a regulation made under an agri-food Act,
- (ii) the contravention of any specified order, or class of orders, made by the Minister under the Plant Protection Act, or
- (iii) the refusal or neglect to perform any specified duty, or class of duties, imposed by or under the Plant Protection Act or the Health of Animals Act.

The Minister used that power in respect of subsection 106(7) of the Health of Animals Regulations, which reads:

(7) All yards, stables, sheds or other premises used by railway or steamship companies or other persons for the accommodation of animals shall be maintained in a sanitary condition and an inspector may order the person in charge of the yard, stable, shed or other premises to clean and disinfect the premises.

However, only the part concerning the power of inspectors was designated by the Minister. The designation stated, "Failure to comply with an order to clean and disinfect premises." Because the part of subsection 106(7) dealing with the power of inspectors does not actually prescribe a power and therefore cannot give rise to a violation, the question was whether the Minister could designate that provision as he did. Is the Minister's power to designate limited to designating the other part of subsection 106(7), which states that all premises used by railway companies to house animals must be kept clean? The Agency says no based on subsection 65(1) of the Health of Animals Act, which states that refusing or neglecting to meet an obligation under the Health of Animals Act or the Health of Animals Regulations is an offence punishable by fines and imprisonment. Consequently, even though subsection 106(7) of the Regulations does not specifically state that a person to whom an inspector issues an order must comply with that order, there is still in that provision an implicit obligation to do so. In that sense, the Minister can designate as a violation failure to comply with an order to clean and disinfect premises.

The Committee's advisers recommend that the Committee consider the Agency's reply satisfactory. If the Committee agrees, the advisers will track the promised amendments in the usual manner and keep the Committee informed of any developments.

October 26, 2011  
JR/mh



TRANSLATION / TRADUCTION

July 4, 2007

Kristine Stolarik  
Executive Director  
Corporate Services  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Road  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9

Dear Ms. Stolarik:

Our file: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

---

The Joint Committee reviewed the above documents and the pertinent correspondence at its meeting on June 14, 2007. It took careful note of the amendments promised by the Agency in its letters of February 3, 2006, and August 15, 2006, regarding the following points in Mr. Billingsley's letter of November 24, 2004: 1 to 8, 10, 12 to 14 (paragraphs 2 to 6), 15, 16(a) to (c), 17(a) (second paragraph), 17(c) and (d) (second paragraph), 17(e) (first sentence), 17(g) to (k), 17(m) to (p), 18(d) and (e), 18(g), 20(b) to (d), 21(a) and, finally, 22 (first and second paragraphs). I would be grateful if you could tell me when you think these amendments will be made.

The Committee considers the replies regarding the following points satisfactory: 11, 14 (first paragraph), 17(a), (e) (second sentence) and (f) (second paragraph), and 22 (third paragraph).

Regarding the point raised at the beginning of the letter of November 25, 2004, which referred to an error in the English version of subsection 11(3) of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act, the Agency wrote in the letter of August 15, 2006, that it would be considering the possibility of recommending that an amendment be made to correct the error. Are you able to tell me what the Agency's final decision was?



Regarding point 9, the Agency agrees that there is an error in the wording of section 9 of the Regulations but suggests that because the meaning is clear, there is no need to make a correction. The Committee suggests, meanwhile, that because the correction would not make the task any harder, it should be made to eliminate the ambiguity reported in the letter of November 25, 2004.

Regarding points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) and 21(b), the problem is the same as in point 4. In the letter of August 15, 2006, the Agency stated that it agreed to the correction suggested by the Committee's advisers in the case of point 4. Could the Agency confirm that the same solution will be applied wherever the same problem exists?

Regarding points 17(l), 18(b) and 19, here again, the problem is one the Agency acknowledged in the letter of August 15, 2006, in connection with point 17(i). Could the Agency confirm that the problem will be rectified since it undertook to do so in the case of this last point.

Point 18(f) (first paragraph) raises the same problem as the one in section 18(e), which the Agency stated in the letter of August 15, 2006, would be corrected. Here again, the Committee would like confirmation that the same correction will be made in connection with the provisions of the Regulations referred to in point 18(f) (first paragraph).

Finally, the Committee deemed unsatisfactory the replies to points 17(d) and 18(c) in Mr. Billingsley's letter of November 25, 2004.

17(d). Schedule 1, Part 1, Division 2, Item 13

Section 13 of the Health of Animals Act states, "No person shall import a regulated animal if a certificate required by this Part, or required under an import permit required by this Part, contains any false or misleading information." The Committee notes that the effect of this section is to prohibit the importation of a healthy animal simply because the accompanying certificate contains incorrect information that may have nothing to do with the animal's health. From that perspective, section 13 of the Health of Animals Regulations goes beyond the purpose of the Act and is, to that extent, invalid. In the letter of April 10, 2006, Mr. Billingsley gave the example of a certificate with an inadvertently incorrect address. This begs the question whether it is necessary to prohibit the importation of a healthy animal rather than correct the error. It seems fair to think that if an animal has undergone the required tests and has the required permits and certificates, the importer should be able to bring the animal into Canada.

The Agency replied in the letter of August 15, 2006, by changing the chosen example. Mr. Billingsley was referring to a healthy animal, but the Agency gave the example of an animal suffering from a disease that can have a long incubation period,



such as mad cow disease. The Agency pointed out that the disease may not present until later and it then becomes necessary to find the importer; hence the need, according to the Agency, to have the correct address. That concern is understandable. However, the error has to be discovered at the time the animal is imported. If, as I stated earlier, the animal has been tested and has the required permits and certificates, why not correct the error and allow the animal to be imported? As things currently stand, if anyone notices the address is incorrect, the animal cannot be imported, and that has nothing to do with the animal's health. Section 13 of the Health of Animals Regulations could be amended to permit the importation of such animals without diminishing the monitoring of their health. The following amendment could be made:

13. No person shall import a regulated animal is a certificate required by this Part, or required under an import permit required by this Part, contains any false or misleading information, except where the information

(a) does not pertain to the animal's health;

(b) is the result of an error and can be corrected at the time the certificate or permit is presented.

Clearly, if the information pertained to the animal's health, the animal could be imported, which is currently the case. However, for all other information (an address, for example), the animal could be imported if there were an error and the error could be corrected at the time the certificate or permit was presented. That sort of amendment would take into account the Committee's comments on the scope of the current wording of section 13 of the Health of Animals Regulations, which it believes is too broad. I would be grateful if you could review the matter in light of the Committee's comments.

18(c). Schedule 1, Part 1, Division 3, Items 4, 6, 55 and 56

Point 18(c) concerns the penalties that can be imposed for violating orders issued by an inspector under the discretionary powers set out in certain provisions of an administrative document titled Import Reference Document (the reference document). The reference document does not have force of law. In order for failure to comply with an inspector's order to be punishable by a fine as the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations endeavour to do, the person to whom the order is issued must be legally bound to comply. That would be the case if it could be shown that the pertinent provisions of the reference document were incorporated by reference into the Health of Animals Regulations. In light of the Agency's explanations, the Committee is of the opinion that that is not the case.

Paragraph 12(1)(b) of the Health of Animals Regulations states that no person shall import a regulated animal except in accordance with subsections 12(2) to 12(6)



- 4 -



of the Regulations and “all applicable provisions of the reference document.” According to the Committee, paragraph 12(1)(b) only incorporates by reference into the Health of Animals Regulations the provisions of the reference document that impose on importers rules to be followed when importing animals. This does not include the provisions of the reference document pertaining to inspectors’ orders.

In the letter of February 3, 2006, the Agency argued the opposite based on the fact that the provisions of the reference document pertaining to such orders are listed in the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations. The Committee does not think the pertinent provisions of the reference document were incorporated by reference into the Health of Animals Regulations because they are listed in the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations. It notes that the Governor in Council adopted the former and the Minister the latter, each acting under different regulatory powers delegated by different statutes. In those circumstances, how could the Minister incorporate into the Health of Animals Regulations provisions of the reference document by referring to them in the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations? The Committee thinks that the provisions in question were never incorporated by reference and that they therefore do not have force of law and cannot be used as a legal basis for punishing a violation of an inspector’s orders. I would be grateful if you could review the matter taking the Committee’s remarks into account.

I await your comments.

Yours truly,

[signed]  
Jacques Rousseau  
Counsel

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

September 30, 2008

Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Sir:

Re: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties  
Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and  
SOR/2003-256

---

This is further to your letter of July 4, 2007, regarding the above regulations. It provides information concerning points 17(d) and 18(c). I apologize for not replying sooner.

17(d). Schedule 1, Part 1, Division 2, Item 13

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and the Canadian Food Inspection Agency are discussing in correspondence the wording of section 13 of the Health of Animals Regulations: "No person shall import a regulated animal if a certificate required by this Part, or required under an import permit required by this Part, contains any false or misleading information." We see that the Committee is still of the opinion that the scope of this section is too broad. That is why we would like to clarify at this time the importance of section 13 in light of the scope and purpose of the Health of Animals Act and its implementing regulations.

The Agency's position is that the information on a health certificate, including the address and other administrative information, must be accurate and that once a certificate is validated, it cannot be changed based on needs. This Agency requirement is justified considering the risk posed by two possible scenarios in which an animal is being imported. The first scenario is that the animal being imported appears to be healthy and has no symptoms but actually has a disease. The second is that the animal is healthy but the farm of origin has to be traced because the farm is or may be located in or near an outbreak zone.

- 2 -



We appreciate the fact that the Committee understands our concern about animals presented for import that appear to be healthy but in fact have a disease with a long incubation period (mad cow disease, for example) and that it understands the Agency's need to be able to accurately trace the importer. Some diseases have a longer incubation period than others. Knowing the exact origin and destination of animals imported into Canada is essential to Canada's ability to safeguard the excellent health standard it currently enjoys.

In its reply, the Committee stated that inaccurate information in the importer's address has nothing to do with whether an animal is or is not healthy. I would like to show in the following paragraphs that in the second importation scenario referred to above, the origin of the animal is directly related to the animal's health status at the time it is presented for import at the port of entry.

The Agency has to know the exact origin of the animal so that it can verify and monitor the animal's health in the event there is an outbreak of disease in or near the animal's farm of origin (in the exporting country) after the animal enters Canada. Further, it is absolutely crucial that the Agency know the exact final destination of the animal in Canada so that it can monitor the animal's health in the event of an outbreak of disease once the animal has passed through the port of entry. Viewed from that perspective, section 13 does not go beyond the purpose of the Health of Animals Act because the goal here is to prevent the spread of serious animal diseases in Canada.

In the importation scenario examined in the previous paragraph, we took as an example an animal that has passed through the port of entry and appears to be perfectly healthy: all the tests are negative; the farm of origin uses the best bio-safety practices; the animal is genetically predisposed to strong resistance to disease; and the animal has never been in contact with a less healthy animal. Let us now look at what could happen if, the day after the animal is imported, the exporting country confirms that there has been an outbreak of an extremely contagious animal disease, such as foot-and-mouth disease, on a farm adjacent to the farm the imported animal came from. An incorrect address could seriously compromise the health of Canadian livestock, the environment or public health—depending on the nature of the outbreak—because the Agency's ability to quickly trace the animal in order to determine whether it is healthy and prevent the infection from spreading to healthy animals in Canadian herds would be considerably reduced. The accuracy of information identifying the farm of origin and the destination has a direct bearing on the ability to trace animals, their offspring and animal products and by-products. The Terrestrial Animal Health Code published by the World Organisation for Animal Health (OIE) imposes international trade obligations on member countries. Canada has a duty to meet its obligations. Without correct information on the origin and destination of animals, it is difficult, if not impossible, for Canada to do that. The Code imposes the following obligations:



### Responsibilities in case of an incident related to importation

International trade involves a continuing ethical responsibility. Therefore, if within the recognised incubation periods of the various diseases subsequent to an export taking place, the Veterinary Authority becomes aware of the appearance or reappearance of a disease which has been specifically included in the international veterinary certificate, there is an obligation for this Authority to notify the importing country, so that the imported commodities may be inspected or tested and appropriate action be taken to limit the spread of the disease should it have been inadvertently introduced.

If a disease condition appears in imported commodities within a time period after importation consistent with the recognised incubation period of the disease, the Veterinary Authority of the exporting country should be informed so as to enable an investigation to be made, since this may be the first available information on the occurrence of the disease in a previously free herd. The Veterinary Authority of the importing country should be informed of the result of the investigation since the source of infection may not be in the exporting country.

If, at the time the animal is clearing customs or being inspected at the port of entry, there is confirmation of an outbreak of a serious disease on or near the farm of origin, knowing the farm of origin will make it possible to determine what measures need to be taken (quarantine, seizure, additional testing, etc.) once the animal has made it through the port of entry.

The Minister's specific legal power to designate a country or part of a country as disease free is set out in subsection 7(1) of the Health of Animals Regulations. If the exporting country is grappling with an outbreak of disease, it may decide to establish a restricted zone in which export products cannot be supplied or tight restrictions are placed on travel in order to prevent the disease from spreading. The affected exporting country may designate as a restricted zone a region that it identifies in accordance with the OIE guidelines and on an order from the Minister, but the onus is on every importing country to determine what it considers to be the restricted zone for the purposes of applying its own import controls to prevent the disease from spreading. When an importer presents an animal at a port of entry into Canada, the address of the farm of origin must not contain inaccurate information, whether given intentionally or inadvertently, that could result in an animal from a restricted zone being imported.

Aside from the arguments made in the preceding paragraphs, the very important question of certification of animal health certificates must be taken into consideration. The Health of Animals Act and the Health of Animals Regulations require cattle, fowl, animal embryos and animal sperm exported from Canada to have

- 4 -



an animal health certificate issued or countersigned by a veterinary inspector from the Canadian Food Inspection Agency. An animal health certificate is a legal document which confirms that the exported product meets the animal health requirements of the importing country. The requirement is the same for countries exporting to Canada. An animal presented for importation into Canada must have an animal health certificate or an import permit (which is considered to be the export certificate from the exporting country). The export certificate is the legal document from the exporting country.

The animal health certificate must be validated by an accredited person whose competency is recognized in the exporting country and in the importing country or by a competent authority in the exporting country. The information on the animal health certificate, including information about the animal's health and the address and other administrative information, must be validated so that the document can be issued in the prescribed form. Because the certificate includes a statement certifying the information it contains and the statement is legally binding on the issuing competent authority, the Agency does not have the legal authority to correct or replace information certified by the competent authority.

The Committee is of the opinion that the effect of section 13 is to prevent healthy animals from being imported into Canada when the animal health certificates contain inadvertent errors. The Agency's position is that section 13 means that errors of this type are corrected sooner than they would be otherwise. It is the responsibility of the importer and the exporter to ensure that the information provided is accurate.

18(c) Schedule 1, Part 1, Division 3, Items 4, 6, 55 and 56

The Agency notes the points raised by the Committee concerning the Import Reference Document. We are preparing a reply on those points. The Agency acknowledges that it will be necessary to amend the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations to bring them in line with the latest amendments to the Health of Animals Regulations. Rest assured that we will tackle the amendment to the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations at the first opportunity.

Yours truly,

[signed]  
Barbara A. Jordan  
Associate Vice-President  
Policy and Programs Branch



**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 15, 2008

Barbara Jordan  
Associate Vice-President  
Policy and Programs Branch  
Canadian Food Inspection Agency  
59 Camelot Road, 2nd Floor  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9

Dear Ms. Jordan:

Our file: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

---

Thank you for your letter of September 30, 2008, concerning points 17(d) and 18(c) in my letter of July 4, 2007. You tell me that the Agency is preparing a reply to point 18(c), but you say nothing about the points raised starting in the third paragraph of page 1 and ending in the fourth paragraph on page 2 of my letter. I would be grateful if, when you send me your reply to point 18(c), you could also reply to the points raised in those paragraphs.

Regarding your reply to point 17(d), I would be pleased if you would agree to review it taking my comments into account. Section 13 of the Health of Animals Regulations prohibits the importation of a regulated animal if the required certificate "contains any false or misleading information." The Committee is of the opinion that this section is worded so broadly that it in effect prohibits the importation of animals for reasons that have nothing to do with the animals' health. In addition, I suggested in my letter of July 4, 2007, an amended version of section 13 which stipulates that the prohibition would not apply if the information did not pertain to the animal's health and could be corrected at the time the certificate is presented.

In the letter of September 30, 2008, you point out that certificates cannot be corrected. They are documents issued by "official veterinarians", that is, veterinarians employed by the government of the animal's country of origin. The Agency therefore cannot correct them. Obviously, this was a suggestion. The idea is to make an

- 2 -



amendment that would limit the prohibition to cases where the false or misleading information pertains to the animal's health.

In the letter of September 30, 2008, you also explain why the Agency believes that all information in the address of the animal's place of origin and the address of the destination, even inaccurate information, is essential if Canada is to maintain its excellent health status. The shipper's or the recipient's address is therefore, according to the Agency, linked to the health of the animal. With that explanation, the Agency confirms that its intent is to apply section 13 only when the false or misleading information concerns the animal's health, even though it may be seen as interpreting the section fairly broadly. However, if I am correct in my understanding of its point of view, the Agency would have no objection to section 13 of the Regulations being amended to add the underlined words:

**13. No person shall import a regulated animal if a certificate required by this Part, or required under an import permit required by this Part, contains any false or misleading information about the animal's health.**

If the Agency were to agree to take the necessary steps to ensure that this amendment is made, the wording of section 13 would be in line with the purpose of the enabling statute and would in no way limit the Agency's power to apply section 13 whenever a certificate contained false or misleading information about the animal's health.

I await your reply.

Yours truly,

[signed]  
Jacques Rousseau  
Counsel

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

September 24, 2010

Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Sir:

Re: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

This is further to the questions raised in your letter of October 15, 2008. We sincerely apologize for taking so long to reply. This correspondence was inadvertently set aside for more than a year. Once we realized how late we were, we had to carefully review the questions before drafting a reply. We recognize the importance of the work done by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and understand that we should have replied more quickly.

Subsection 12(1) of the Health of Animals Regulations states, “Subject to section 51, no person shall import a regulated animal except (a) in accordance with a permit issued by the Minister under section 160; or (b) in accordance with subsections (2) to (6) and all applicable provisions of the import reference document.”

The Canadian Food Inspection Agency (the Agency) is of the opinion that the conditions of importation set out in subsection 12(1) can include requirements before the animal enters Canada and requirements after the animal enters, whether the animal is imported with a permit or in accordance with the applicable provisions of the reference document. The phrase “in accordance with” in subsection 12(1) was chosen purposely to include both types of requirement.

Pre-entry conditions of importation can include such requirements as the animal having an animal health certificate confirming that it is free of certain diseases. Compliance with this type of condition of importation is assessed when the animal arrives in Canada. If the animal does not meet the condition, it cannot be imported, and the Agency can order the animal removed from Canada under section 18 of the Health of Animals Act.

Post-entry conditions of importation can include such requirements as quarantine, animal health measures and additional tests. If the importation of an animal is conditional on the animal getting negative results on a given test after being



- 2 -



admitted to Canada and the results are positive, the animal is deemed to have been imported into Canada illegally even though, in reality, it has already been admitted. In such cases, the Agency can order the animal removed from Canada under section 18 of the Health of Animals Act.

This practice is in line with the Terrestrial Animal Health Code published by the World Organisation for Animal Health (OIE), which contains guidelines designed to ensure safe trade in animals among member countries.

Article 5.7.1 of the Code states that the importing country “may prescribe that the importation be placed immediately in quarantine in order to carry out clinical observation and biological examinations with a view to establishing a diagnosis.” The Code goes on to say that if the diagnosis of an epizootic disease is confirmed, the importing country may return the animal to the exporting country. This procedure is based on the fact that when an imported animal contracts a disease while in quarantine, the OIE assigns the animal to the exporting country rather than the importing country.

That said, we are planning to revise Division 3 of Part 1 of Schedule 1 of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations to update the references to the various provisions of the reference document that was amended on January 25, 2007.

The Agency will seize the opportunity to review paragraphs 2(1)(d), 2(2)(b) and 17(10)(a) and (b) of the reference document in order to clarify the wording in terms of conditions of importation. We will thus eliminate any uncertainty about the validity of incorporating those conditions by reference into the Health of Animals Regulations and the fact that breaches of these conditions of importation can be designated “violations” for purposes of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act.

Items 4, 5, 55 and 56 in Division 3 of Part 1 of Schedule 1 of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations will be amended accordingly.

Yours truly,

[signed]  
Barbara A. Jordan  
Associate Vice-President, Policy



**TRANSLATION / TRADUCTION**

December 2, 2010

Barbara Jordan  
Associate Vice-President  
Policy and Programs Branch  
Canadian Food Inspection Agency  
1400 Merivale Road, Tower 1  
Room 232 – 5th Floor  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9

Dear Ms. Jordan:

Our file: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

---

Thank you for your letter of September 24, 2010, in reply to my letter of October 15, 2008. In fact, that was a partial reply because it addressed only point 8(c).

If you read my letter again, you will note that I also requested a reply to “the points raised starting in the third paragraph of page 1 and ending in the fourth paragraph on page 2 of my letter [of July 4, 2007].” Finally, in my letter of October 2008, I commented on the September 30, 2008, reply from the Agency to point 17(d) and asked you to review it taking those comments into account. Your letter says nothing about these points. I would be grateful if you could send me the Agency’s reply in that matter.

Yours truly,

[signed]  
Jacques Rousseau  
Counsel

Encl.

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

August 23, 2011

Barbara Jordan  
Associate Vice-President  
Policy and Programs Branch  
Canadian Food Inspection Agency  
1400 Merivale Road, Tower 1  
Room 232 – 5th Floor  
Nepean, Ontario  
K1A 0Y9

Dear Ms. Jordan:

Our file: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

---

I refer you again to my letter of December 2, 2010, and would be grateful if you could send me your reply. I note in passing that when SOR/2010-215 was adopted, amendments were made to the provisions referred to in points 5 and 22 of the letter Mr. Billingsley sent on November 25, 2004. Regarding point 5, I see that the error the Agency undertook to correct has been repeated in the new version. Regarding point 22, the new wording only partially corrects the provisions of Schedule 3 of the Regulations, which the Agency commented on and promised to amend. When you send me your reply, could you tell me what the Agency plans to do regarding those two points in particular?

I await your reply.

Yours truly,

[signed]  
Jacques Rousseau  
Counsel

/mh



**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 11, 2011

Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee on the  
Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Sir:

Re: SOR/2000-187, Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, and amendments made by SOR/2002-183 and SOR/2003-256

---

This is further to your letters to us of December 2, 2010, April 12, 2011, and August 23, 2011, concerning the above matter. I apologize for taking so long to reply. I am pleased that I can reply to all of the unresolved points raised in your letter of July 4, 2007, and in an earlier letter from your predecessor. For reference, we will continue to use the numbering used by Mr. Billingsley in his initial letter, dated November 25, 2004.

**Subsection 11(3) of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act (the Act)**

With regard to the wording of subsection 11(3) of the Act, the Canadian Food Inspection Agency (the Agency) proposes to amend the English version of this provision in the next amending bill, which Legal Services is in the process of drafting.

**Point 9**

In order to resolve the matter of the ambiguous wording of section 9 of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations (the Regulations), the Agency will propose to amend the English version of subsection 9(1) of the Regulations as soon as possible.



Point 17(d)

The Agency carefully reviewed the request from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee) concerning Item 13 in Schedule 1, Part 1, Division 2. We will propose to amend the Health of Animals Regulations in order to allay the Committee's concerns and at the same time preserve the Agency's ability to prohibit the importation of a product where a certificate contains false or misleading information, whether or not that information pertains specifically to the animals' health.

Points 17(i) and 17(l)

We now turn to point 17(i) noted by Mr. Billingsley in his letter of November 25, 2004. Whereas we had already agreed in our letter of August 15, 2006, to make appropriate changes to items 116, 142, 145, 165, 166, 177, 178, 184, 191, 196, 199, 221 and 295 in Schedule 1, Division 2, Part 1, we took a closer look at the concerns raised by Mr. Billingsley and would like to make the following comments, which also apply to point 17(l) in his letter.

Mr. Billingsley stated in points 17(i) and 17(l) that he was concerned that the provisions of the Health of Animals Regulations listed in items 116, 142, 145, 165, 166, 177, 178, 184, 191, 196, 199, 221, 295 and 187 in Column 1 of Schedule 1, Division 2, Part 1 were enabling provisions that do not apply to regulated parties. According to Mr. Billingsley, those provisions cannot be breached, which means that an offence cannot be deemed to have been committed.

Paragraph 4(1)(a) of the Act gives the Minister the following power:

4. (1) The Minister may make regulations

(a) designating as a violation that may be proceeded with in accordance with this Act

(i) the contravention of any specified provision of an agri-food Act or of a regulation made under an agri-food Act,

(ii) the contravention of any specified order, or class of orders, made by the Minister under the Plant Protection Act, or

(iii) the refusal or neglect to perform any specified duty, or class of duties, imposed by or under the Plant Protection Act or the Health of Animals Act.

(iv)

Under subparagraph 4(1)(a)(iii), refusal to perform a duty imposed by an inspector from the Agency under sections 62, 83(1), 90, 95, 104(1),

- 3 -



106(3), 106(7), 109(1), 114, 118, 131 or 155 of the Health of Animals Regulations can be clearly designated an offence and would consequently be punishable under the Act.

If the Health of Animals Regulations had included for each of these sections a corollary provision making it mandatory to comply with an inspector's orders, those corollary provisions would have been in Column 1 in Schedule 1. However, in the absence of a provision making it mandatory to act on orders issued by an inspector, with the exception of subsection 65(1) of the Health of Animals Act, the simplest and most logical way to make reference in Schedule 1 to failure to act on such orders was to make reference to the provisions giving inspectors the power to issue orders.

That is why, regarding the previously mentioned sections of the Health of Animals Regulations and the items in Schedule 1 of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations, the Agency believes the best way to convey the Minister's intentions is not to change the current wording of those items.

Points 18(f), 18(b) and 19

To address the concerns raised in points 18(b), 18(f) and 19 in your letter of November 25, 2004, the Import Reference Document (the reference document) was amended on January 25, 2007. However, items 3 and 4 in Schedule 1, Part 1, of the Regulations were not amended.

The Agency has begun a comprehensive review of sections 3 and 4 to take into account the amendments to the reference document and ensure that the Agency's objectives regarding compliance with the reference document continue to be properly served by those sections.

Points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) and 21(b)

With regard to the issues raised in point 4 regarding the description and classification of items in Schedule 1 and similarities between points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) and 21(b) in your letter of November 25, 2004, the Agency is currently reviewing the provisions of those points raised by Mr. Billingsley in order to determine which classification would be most appropriate. Once that review is finished, we will propose an amendment to the Regulations. One of the options that will be considered at that time is amending Schedule 1 by deleting the multiple classifications and assign a single classification to each item.

Points 5 and 22

As follow-up to your letter of August 23, 2011, the amendments designed to resolve the issues related to the wording of subsections 5(1), (2) and (3) and Schedule 3 of the Regulations have been incorporated into a set of regulatory amendments

- 4 -



(CFIA ID 20171) that is currently being drafted. We anticipate that those regulations will come into force in 2012.

I believe these answers will clarify any outstanding issues. Rest assured that the Agency is committed to improving the Regulations and will focus all its efforts in that direction.

Thank you again for your letter.

Yours truly,

[signed]  
Barbara A. Jordan  
Associate Vice-President, Policy  
Policy and Programs Branch

## Annexe H



**NOTE SUR LE DORS/2000-187, RÈGLEMENT SUR LES SANCTIONS EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET D'AGROALIMENTAIRE, AINSI QUE LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE DORS/2002-183 ET LE DORS/2003-256**

À la réunion du 14 juin 2007, le Comité mixte a chargé ses conseillers juridiques de récrire à l'Agence canadienne d'inspection des aliments sur les treize points dont il est question dans la lettre du 4 juillet 2007, les seuls, parmi les cinquante et un soulevés dans la correspondance échangée depuis 2004, qui n'avaient pas encore été réglés. Dans les réponses des 24 septembre 2010 et 11 octobre 2011, l'Agence promet des modifications sur tous ces points, sauf un, pour lequel elle donne, selon les conseillers du Comité, une réponse satisfaisante pour justifier sa décision de ne pas modifier la disposition réglementaire en cause.

Les modifications promises incluent la correction de la rédaction de la version anglaise de l'article 11(3) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. Pour ce qui est des points 16d), 17b), 18a), 20a) et 21b), l'Agence écrit qu'elle doit étudier la question avant de décider de la solution qu'elle retiendra pour modifier le Règlement. Au point 17d), qui concerne l'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* interdisant « d'importer un animal réglementé si le certificat exigé par la présente partie contient un règlement faux ou trompeur », le Comité a fait remarquer que cela a pour effet d'interdire l'importation d'un animal sain sur la base d'un renseignement faux n'ayant possiblement rien à voir avec la santé de cet animal. Le Comité a proposé une modification visant à diminuer la portée à son avis trop large du Règlement. Dans la lettre du 11 octobre 2011, l'Agence indique qu'elle propose de modifier le Règlement « tout en maintenant la capacité de [l'Agence] à interdire l'importation d'un produit lorsqu'un certificat contient des renseignements faux ou trompeurs, que ces renseignements visent particulièrement ou non la santé des animaux ». Il faudra donc voir le texte de cette modification pour savoir si elle corrige le problème soulevé.

Finalement, la réponse satisfaisante de l'Agence, selon les conseillers du Comité, concerne le point 17l). L'article 4(1)a) de la Loi délègue au ministre le pouvoir suivant :

4. (1) Le ministre peut, par règlement :

a) désigner comme violation punissable au titre de la présente loi la contravention — si elle constitue une infraction à une loi agroalimentaire :

(i) aux dispositions spécifiées d'une loi agroalimentaire ou de ses règlements,



- 2 -



(ii) à tout arrêté spécifié pris par le ministre au titre de la *Loi sur la protection des végétaux*, ou à toute catégorie de ces arrêtés,

(iii) à toute obligation ou catégorie d'obligations spécifiée — par refus ou omission de l'accomplir — découlant de la *Loi sur la santé des animaux* ou de la *Loi sur la protection des végétaux*,

Le ministre a utilisé ce pouvoir à l'égard de l'article 106(7) du *Règlement sur la santé des animaux*, dont voici le texte :

(7) Tous les parcs, étables, hangars et autres locaux utilisés par les compagnies de chemin de fer et de navigation ou par toute autre personne pour loger les animaux sont gardés dans un état hygiénique et un inspecteur peut ordonner à la personne responsable de ces locaux de les désinfecter et de les nettoyer.

Mais seulement la partie qui concerne le pouvoir de l'inspecteur a fait l'objet d'une désignation par le ministre. Cette désignation est ainsi décrite : « Défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un local ». Puisque la disposition de l'article 106(7) portant sur le pouvoir de l'inspecteur ne prévoit justement qu'un pouvoir et ne peut, en tant que tel, donné lieu à une contravention, la question se posait de savoir si le ministre pouvait désigner, comme il l'a fait, cette disposition. Son pouvoir de désigner se limite-t-il à désigner l'autre disposition de l'article 106(7), qui prévoit que tous les locaux utilisés par les compagnies de chemin de fer pour loger des animaux doivent être gardés dans un état hygiénique? L'Agence soutient que non en s'appuyant sur l'article 65(1) de la *Loi sur la santé des animaux*, qui fait du refus ou de l'omission de se conformer à une obligation découlant de la Loi ou du *Règlement sur la santé des animaux* une contravention punissable d'une amende et d'une peine de prison. Par conséquent, même si l'article 106(7) de ce Règlement ne prévoit pas expressément que la personne visée par l'ordonnance d'un inspecteur doit s'y conformer, il y a tout de même, dans cet article, une obligation implicite de ce faire. En ce sens, le ministre peut désigner comme étant une violation le défaut de se conformer à une ordonnance de nettoyage et de désinfection d'un local.

La recommandation des conseillers du Comité est que celui-ci considère la réponse de l'Agence satisfaisante. Si le Comité est d'accord, les conseillers vont suivre de la façon habituelle les progrès concernant les modifications promises et tenir le Comité au courant des développements qui surviendront.

Le 26 octobre 2011  
JR/mh

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRMEN

SENATOR J. TREVOR EYTON  
PAUL SZABO, M.P.

VICE-CHAIRMEN

KEN EPP, M.P.  
PAUL DEWAR, M.P.



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR J. TREVOR EYTON  
PAUL SZABO, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

KEN EPP, DÉPUTÉ  
PAUL DEWAR, DÉPUTÉ



Le 4 juillet 2007

Madame Kristine Stolarik  
Directrice exécutive  
Direction générale du Secrétariat  
des services intégrés  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
59, chemin Camelot  
NEPEAN (Ontario)  
K1A 0Y9

Madame,

N/Réf.: DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture  
et d'agroalimentaire, ainsi que les modifications  
apportées par le DORS/2002-183 et  
DORS/2003-256

Le Comité mixte a examiné les textes mentionnés ci-dessus ainsi que la correspondance pertinente à sa réunion du 14 juin 2007. Il a pris bonne note des modifications promises par l'Agence dans les lettres du 3 février 2006 et du 15 août 2006 au sujet des points suivants de la lettre de Monsieur Billingsley du 24 novembre 2004: 1 à 8, 10, 12 à 14 (paragraphe 2 à 6), 15, 16a) à c), 17a) (deuxième paragraphe), 17c) et d) (deuxième paragraphe), 17e) (première phrase), 17g) à k), 17m) à p), 18d) et e), 18g), 20b) à d), 21a), et, finalement, 22 (premier et deuxième paragraphes). Je vous serais reconnaissant de me faire part de la date à laquelle vous pensez que ces modifications seront effectuées.

Le Comité a jugé satisfaisantes les réponses fournies aux points suivants : 11, 14 (premier paragraphe), 17a), e) (deuxième phrase) et f), 18f) (deuxième paragraphe) et 22(troisième paragraphe).

En ce qui concerne le point soulevé au début de la lettre du 25 novembre 2004 et qui a trait à une erreur dans la version anglaise de l'article 11(3) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, l'Agence indique, dans la lettre du 15 août 2006, qu'elle prendra

- 2 -



en considération la possibilité de recommander qu'une modification soit apportée pour corriger la situation. Êtes-vous en mesure de me faire part de la décision finale de l'Agence?

Au point 9, l'Agence reconnaît l'existence d'une erreur de rédaction dans l'article 9 du Règlement mais suggère que le sens de la disposition étant évident, il n'est pas nécessaire d'apporter une correction. Le Comité suggère pour sa part qu'étant donné que cette correction n'alourdirait pas tellement la tâche à accomplir, il conviendrait de faire cette correction afin de corriger l'ambiguïté signalée dans la lettre du 25 novembre 2004.

Concernant les points 16d), 17b), 18a), 20a) et 21b), le problème soulevé est le même qu'au point 4. Dans la lettre du 15 août 2006, l'Agence a annoncé qu'elle accepte la correction suggérée par les conseillers du Comité dans le cas du point 4. L'Agence pourrait-elle confirmer que la même solution sera appliquée partout où le même problème existe.

Quant aux points 17l), 18b) et 19, ici encore, il s'agit d'un problème dont l'Agence a reconnu l'existence dans la lettre du 15 août 2006, en rapport avec le point 17i). L'Agence pourrait-elle confirmer que le problème sera corrigé comme elle s'est engagée à le faire dans le cas de ce dernier point.

Le point 18f) (premier paragraphe) soulève le même problème que celui dont il est question au point 18e) et pour lequel l'Agence a annoncé dans la lettre du 15 août 2006 qu'une correction serait apportée. Encore ici, le Comité souhaite obtenir la confirmation que la même correction sera effectuée en rapport avec les dispositions du Règlement visées par le point 18f) (premier paragraphe).

Finalement, le Comité a jugé insatisfaisantes les réponses fournies aux points 17d) et 18c) de la lettre de Monsieur Billingsley du 25 novembre 2004.

17d). Annexe 1, partie 1, section 2, article 13

L'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* prévoit qu'il est interdit d'importer un animal réglementé si le certificat exigé par la présente partie contient un renseignement faux ou trompeur». Le Comité note que cette disposition réglementaire a pour effet d'interdire l'importation d'un animal sain pour la simple raison que le certificat qui l'accompagne contient un renseignement erroné n'ayant possiblement rien à voir avec la santé de cet animal. Dans cette perspective, l'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* va au-delà de l'objet de la Loi et est, dans cette mesure, invalide. Dans la lettre du 10 avril 2006, Monsieur Billingsley a donné l'exemple d'un certificat qui contiendrait une erreur d'adresse faite par inadvertance. On peut s'interroger sur la nécessité d'interdire l'importation d'un animal sain plutôt que de procéder à la correction de l'erreur. Il semble juste de penser que si un animal a subi les examens exigés

- 3 -



et qu'il est accompagné des permis et certificats requis, l'importateur devrait pouvoir le faire entrer au Canada.

L'Agence répond dans la lettre du 15 août 2006 en modifiant l'exemple choisit. Alors que Monsieur Billingsley faisait valoir le cas d'un animal sain, l'Agence donne l'exemple d'un animal qui souffrirait d'une maladie qui peut avoir une longue période d'incubation comme l'encéphalite spongiforme bovine. L'Agence signale qu'il se peut que la maladie ne se révèle que plus tard et il faudra alors pouvoir retracer l'importateur. D'où la nécessité, selon l'Agence, d'avoir la bonne adresse. Ce souci est compréhensible. Cependant, l'erreur sera nécessairement découverte au moment où l'animal est importé. Si, comme je l'ai écrit plus haut, cet animal a subi les examens et est accompagné des permis et des certificats requis, pourquoi ne pas corriger l'erreur et permettre l'importation de l'animal? Dans l'état actuel des choses, si on découvre une simple erreur d'adresse, l'animal ne pourra être importé, et cela n'a rien à voir avec sa santé. L'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* pourrait être modifié pour permettre l'importation de cet animal sans diminuer les contrôles sur son état de santé. Voici, à titre d'exemple, une illustration de la modification qui pourrait être apportée à cette disposition réglementaire :

13. Il est interdit d'importer un animal réglementé si le certificat exigé par la présente partie ou par un permis d'importation exigé par la présente partie contient un renseignement faux ou trompeur sauf si le renseignement

- a) ne concerne pas la santé de l'animal;
- b) est le résultat d'une erreur et peut être corrigé au moment de la présentation du certificat ou du permis.

Comme on peut le constater, si le renseignement a trait à la santé de l'animal, celui-ci ne pourrait pas être importé, comme c'est le cas présentement. Par contre, pour tout autre renseignement, par exemple une adresse, l'animal pourrait être importé dans la mesure où il s'agit d'une erreur et que la correction peut être faite au moment de la présentation du certificat ou du permis. Une modification de cette nature tiendrait compte des remarques du Comité sur la portée, qu'il juge trop large, du libellé actuel de l'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux*. Je vous serais reconnaissant de revoir la question à la lumière des remarques du Comité.

18c). Annexe 1, partie 1, section 3, articles 4, 6, 55 et 56

Le point 18c) concerne les pénalités qui peuvent être imposées pour avoir contrevenu aux ordres d'un inspecteur données aux termes de pouvoirs discrétionnaires prévus dans certaines dispositions d'un document administratif intitulé *Document de référence relatif à l'importation* (document de référence). Ce

- 4 -

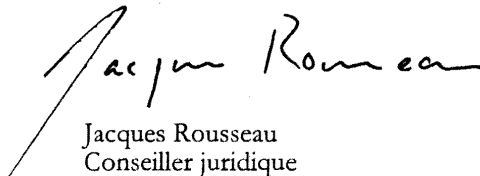


document n'a pas force de loi. Pour que le défaut de se conformer à une ordonnance d'un inspecteur soit punissable d'une amende comme tente de le faire le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, il faut que la personne visée par un tel ordre soit légalement tenue de s'y conformer. Cela serait le cas si l'on pouvait démontrer que les dispositions pertinentes du document de référence ont été incorporées par renvoi dans le *Règlement sur la santé des animaux*. À la lumière des explications fournies par l'Agence, le Comité est d'avis que ce n'est pas le cas.

L'article 12(1)b) du *Règlement sur la santé des animaux* prévoit qu'il est interdit d'importer un animal réglementé sauf en conformité avec les articles 12(2) à (6) du *Règlement* et «les dispositions applicables énoncées dans le document de référence». Selon le Comité, l'article 12(1)b) n'incorpore par renvoi dans le *Règlement sur la santé des animaux* que les dispositions du document de référence qui imposent aux importateurs des règles à suivre lors de l'importation d'animaux. Cela n'inclut pas les dispositions du document de référence concernant les ordonnances des inspecteurs.

Dans la lettre du 3 février 2006, l'Agence soutient le contraire en s'appuyant sur le fait que les dispositions du document de référence concernant ces ordonnances sont énumérées dans le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. Le Comité ne pense pas que les dispositions pertinentes du document de référence aient été incorporées par renvoi dans le *Règlement sur la santé des animaux* simplement parce qu'elles sont énumérées dans le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. Il constate que le gouverneur en conseil a adopté le premier et le ministre le second, chacun d'eux agissant en vertu de pouvoirs réglementaires différents, délégués par des lois différentes. Dans ces conditions, comment le ministre pourrait-il incorporer dans le *Règlement sur la santé des animaux* des dispositions du document de référence en les mentionnant dans le *Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*? Le Comité pense qu'il n'y a jamais eu incorporation par renvoi des dispositions en question, qu'elles n'ont par conséquent pas force de loi et ne peuvent servir de fondement juridique pour la sanction d'une violation des ordres d'un inspecteur. Je vous serais reconnaissant de revoir la question en tenant compte des remarques du Comité.

J'attends vos commentaires et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh



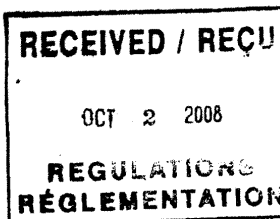
59, prom. Camelot  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0Y9



SJC 001850

**SEP 30 2008**

Monsieur Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4



**Objet : DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, et modifications apportées par le DORS/2002-183 et par le DORS/2003-256**

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 4 juillet 2007 portant sur les textes cités en objet; elle fournit de l'information concernant les points 17d) et 18c). Permettez-moi de vous exprimer mon regret de n'avoir pu vous répondre plus tôt.

17d). Annexe 1, partie 1, section 2, article 13

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et l'Agence canadienne d'inspection des aliments discutent, par notre échange de lettres, des termes dans lesquels l'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* est rédigé: « Il est interdit d'importer un animal réglementé si le certificat exigé par la présente partie ou par un permis d'importation exigé par la présente partie contient un renseignement faux ou trompeur. » Nous voyons que le Comité est toujours d'avis que la portée de cet article est trop large. C'est pourquoi nous aimerions apporter ici certaines clarifications sur l'importance de l'article 13, au regard de la portée et de l'objet de la *Loi sur la santé des animaux* et de son règlement d'application.

La position de l'Agence est que l'information figurant sur le certificat de santé, y compris les renseignements d'ordre administratif comme l'adresse, doit être exacte et que, une fois le certificat validé, elle ne peut être modifiée en fonction des besoins. Cette exigence de l'Agence se justifie si l'on considère les risques que posent deux situations possibles d'importation d'animal. La première situation est que l'animal présenté à l'importation

.../2

**Canada**



- 2 -

semble être sain et n'avoir aucun symptôme mais qu'il est en fait atteint d'une maladie. La deuxième est que l'animal est sain mais qu'il faut retracer la ferme d'origine parce que celle-ci est située de façon certaine ou possible dans une zone d'éclosion ou aux environs de cette zone.

Nous apprécions le fait que le Comité comprend notre préoccupation concernant les animaux présentés à l'importation qui semblent sains mais qui sont en fait atteints d'une maladie ayant une longue période d'incubation (l'encéphalopathie spongiforme bovine, par exemple), et qu'il comprend la nécessité pour l'Agence de pouvoir retracer avec précision l'importateur. Certaines maladies ont une période d'incubation plus longue que d'autres. Connaître l'origine et la destination exactes des animaux importés au pays est l'un des éléments essentiels à la capacité du Canada de conserver l'excellent statut sanitaire dont il jouit actuellement.

Dans sa réponse, le Comité dit qu'un renseignement inexact dans l'adresse de l'importateur n'a rien à voir avec le fait qu'un animal soit sain ou non. Or, j'aimerais montrer dans les paragraphes suivants que pour la seconde situation d'importation donnée plus haut, les origines de l'animal sont directement liées à son statut sanitaire au moment où il est présenté au point d'entrée pour importation.

L'Agence doit connaître les origines exactes de l'animal afin de pouvoir vérifier et surveiller la santé de l'animal advenant que survienne, après que l'on a fait entrer l'animal au Canada, une éclosion de maladie à la ferme d'origine de l'animal (dans le pays d'exportation) ou dans les environs de cette ferme. En outre, il est absolument essentiel que l'Agence connaisse la destination finale exacte de l'animal au pays pour surveiller son état de santé advenant une éclosion de maladie une fois que l'on a fait passer l'animal au point d'entrée. Interprété sous cet angle, l'article 13 ne va pas au-delà de l'objet de la *Loi sur la santé des animaux* puisqu'il s'agit ici d'empêcher la propagation de maladies animales graves au Canada.

Dans la situation d'importation étudiée au paragraphe précédent, nous prenons comme exemple un animal à qui l'on a fait passer le point d'entrée et qui semble parfaitement sain ; dont tous les tests sont négatifs ; dont la ferme d'origine utilise les meilleures pratiques en matière de biosécurité ; dont la génétique prédispose à une solide résistance aux maladies ; et qui n'a jamais été en contact avec une bête d'un état sanitaire inférieur au sien. Voyons maintenant ce qui pourrait se produire si le jour suivant la date d'importation de cet animal modèle au pays, le pays d'exportation confirme la détection d'une éclosion de maladie animale extrêmement contagieuse comme la fièvre aphteuse à une ferme voisine de celle de la ferme d'origine de l'animal importé. Une erreur d'adresse pourrait avoir pour effet de compromettre gravement l'état sanitaire du cheptel canadien, la santé de l'environnement ou l'hygiène publique – suivant la nature de l'éclosion de la maladie –, puisque la capacité de l'Agence de retracer promptement

.../3



- 3 -

l'animal pour évaluer son état sanitaire dans le but d'empêcher la propagation de l'infection aux animaux sains des troupeaux canadiens, s'en trouverait considérablement réduite. Le degré d'exactitude des données d'identification sur la ferme d'origine et sur la destination a un lien direct avec la capacité de traçabilité des animaux, de leur progéniture, et des produits et des sous-produits animaux. Or, l'on sait que le *Code sanitaire pour les animaux terrestres* de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) impose des obligations en matière de commerce international aux pays membres. Le Canada se doit de respecter ses obligations : sans une information correcte sur l'origine et sur la destination des animaux, il lui est difficile, sinon impossible de le faire. Voici les obligations imposées par le *Code*.

*Responsabilités en cas de survenue d'un incident après importation*

*Les échanges internationaux impliquent une responsabilité éthique de tous les instants. C'est pourquoi, si, après réalisation d'une exportation, l'Autorité vétérinaire d'un pays exportateur apprend l'apparition ou la réapparition d'une maladie mentionnée dans le certificat vétérinaire international pendant la période d'incubation connue de cette maladie, il y a obligation pour cette Autorité de signaler ce fait au pays importateur. De la sorte, le bétail importé pourra être inspecté ou soumis à des épreuves de laboratoire, et les mesures nécessaires pourront être prises pour limiter la propagation de la maladie si elle a été introduite par inadvertance.*

*De même, si une maladie apparaît sur du bétail importé dans des délais, après importation, compatibles avec la période d'incubation connue de cette maladie, l'Autorité vétérinaire du pays exportateur devrait être avertie pour lui permettre d'effectuer une enquête, car il peut s'agir de la première information sur l'apparition de la maladie dans un troupeau précédemment indemne. L'Autorité vétérinaire du pays importateur doit être informée du résultat de l'enquête, car l'origine de l'infection peut ne pas être dans le pays exportateur.*

S'il y a confirmation d'une éclosion de maladie grave à la ferme d'origine ou dans les environs alors que l'animal fait l'objet du dédouanement ou d'une inspection au point d'entrée, c'est en connaissant la ferme d'origine que l'on pourra décider des mesures de contrôle à appliquer (mise en quarantaine, saisie, tests supplémentaires, etc.) dès que l'animal aura passé le point d'entrée.

Le pouvoir légal exprès du ministre de désigner un pays, ou une partie de pays, comme étant exempt d'une maladie est prévu au paragraphe 7(1) du *Règlement sur la santé des animaux*. Si le pays d'exportation est aux prises avec une éclosion de maladie, il peut décider d'une zone de restriction d'où il est interdit de fournir des produits d'exportation et où il y a application de rigoureuses mesures de restriction des déplacements dans le but d'empêcher la propagation de la maladie. Bien que le pays d'exportation touché puisse déclarer zone de restriction une région qu'il a lui-même délimitée conformément aux

.../4





- 4 -

lignes directrices de l'OIE et sur ordre du ministre, il incombe à chaque pays d'importation de décider de ce qu'il considère être la zone de restriction aux fins d'application de ses propres mesures de contrôle d'importation visant à empêcher la propagation de la maladie. Lorsque l'importateur présente un animal pour importation à un point d'entrée au Canada, il ne faut pas que l'adresse de la ferme d'origine contienne un renseignement inexact, donné intentionnellement ou par inadvertance, qui pourrait entraîner l'importation d'un animal provenant d'une zone de restriction.

Outre les arguments présentés dans les paragraphes précédents, il faut prendre en considération la question très importante de la certification des certificats zoosanitaires. La *Loi sur la santé des animaux* et son règlement d'application exigent que le bétail, la volaille, les embryons animaux et le sperme animal exportés du Canada soient accompagnés d'un certificat zoosanitaire délivré ou contresigné par un vétérinaire-inspecteur de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Ce certificat est un document juridique qui confirme que le produit exporté satisfait aux exigences zoosanitaires du pays d'importation. L'exigence est la même pour le pays exportant au Canada. L'animal présenté à l'importation au Canada doit être accompagné d'un certificat zoosanitaire ou d'un permis d'importation (ce qui est considéré être le certificat d'exportation du pays d'exportation). Ce certificat d'exportation est le document juridique du pays d'exportation.

Il faut que le certificat zoosanitaire soit validé par une personne accréditée dont le pays d'exportation et le pays d'importation reconnaissent la compétence, ou par une autorité compétente du pays d'exportation. L'information que contient le certificat zoosanitaire, y compris les renseignements sur l'état de santé de l'animal et ceux de nature administrative comme l'adresse, doit faire l'objet d'une validation pour que le document soit émis dans les formes prescrites. Comme le certificat zoosanitaire contient un énoncé de certification des renseignements qu'il contient et que cet énoncé est juridiquement contraignant pour l'autorité compétente qui le fait, l'Agence n'a pas le pouvoir légal de rectifier ou de remplacer les renseignements certifiés par l'autorité compétente.

Le Comité estime que l'article 13 a pour effet d'empêcher l'importation au pays d'animaux sains quand les certificats zoosanitaires contiennent des erreurs faites par inadvertance. La position de l'Agence est que la disposition fait que les erreurs de ce genre sont corrigées plus promptement qu'elles ne le seraient autrement. C'est la responsabilité de l'importateur et de l'exportateur de s'assurer de l'exactitude des renseignements fournis.

18c). Annexe 1, partie 1, section 3, articles 4, 6, 55 et 56

L'Agence prend bonne des points soulevés par le Comité concernant le *Document de référence relatif à l'importation*. Nous sommes à préparer une réponse sur ces points. Par

.../5



- 5 -

ailleurs, l'Agence reconnaît qu'il sera nécessaire de modifier le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'alimentaire* (RSAPAA) pour qu'il corresponde aux dernières modifications faites au *Règlement sur la santé des animaux*. Soyez assuré que nous nous attaquerons à la modification du RSAPAA à la première occasion.

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

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Barbara A. Jordan'.

Barbara A. Jordan  
Vice-présidente associée  
Direction générale des politiques et des programmes

STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



Le 15 octobre 2008

Madame Barbara Jordan  
Vice-présidente associée  
Direction des politiques et programmes  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
59, chemin Camelot, 2<sup>e</sup> étage  
NEPEAN (Ontario) K1A 0Y9

Madame,

N/Réf.: DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture  
et d'agroalimentaire, ainsi que les modifications  
apportées par le DORS/2002-183 et  
DORS/2003-256

---

Je vous remercie pour votre lettre du 30 septembre 2008 concernant les points 17d) et 18c) de ma lettre du 4 juillet 2007. Vous m'informez que l'Agence prépare une réponse en ce qui a trait au point 18c), mais ne dites rien pour ce qui est des points dont il est question à partir du troisième paragraphe de la page 1 jusqu'au quatrième paragraphe de la page 2 de ma lettre. Lorsque vous me transmettez votre réponse au point 18c), je vous serais reconnaissant de me faire part aussi de votre réponse aux points mentionnés dans ces paragraphes.

Pour ce qui est de votre réponse au point 17d), je vous saurais gré d'accepter de la revoir en tenant compte des commentaires qu'elle m'a inspirés. L'article 13 du *Règlement sur la santé des animaux* interdit d'importer un animal réglementé si le certificat exigé «contient un renseignement faux ou trompeur». Le Comité considère que cette disposition est rédigée d'une façon tellement large qu'il a pour effet d'interdire l'importation d'animaux pour des raisons qui n'ont rien à voir avec sa santé. Aussi ai-je rédigé, dans ma lettre du 4 juillet 2007, une suggestion de modification de l'article 13 de façon à ce que l'interdiction ne s'applique pas si le renseignement ne concerne pas la santé de l'animal et peut être corrigé au moment de la présentation du certificat.

- 2 -



Dans la lettre du 30 septembre 2008, vous soulignez que les certificats ne peuvent être corrigés. De fait, ce sont des documents délivrés par des «vétérinaires officiels», c'est-à-dire des vétérinaires employés par le gouvernement du pays d'où provient l'animal. L'Agence ne peut donc les corriger. Évidemment, il s'agissait d'une suggestion. L'idée est d'en arriver à une modification qui aurait pour effet de limiter l'interdiction aux cas où le renseignement faux ou trompeur concerne la santé de l'animal.

Dans la lettre du 30 septembre 2008, vous expliquez aussi pourquoi l'Agence considère que même un renseignement inexact dans l'adresse d'où l'animal est originaire et dans celle de sa destination est essentiel pour permettre au Canada de conserver son excellent statut sanitaire. En ce sens, l'adresse de l'expéditeur ou du destinataire a selon l'Agence un lien avec la santé de l'animal. Par cette explication, l'Agence confirme que son intention est d'appliquer l'article 13 uniquement lorsque le renseignement faux ou trompeur concerne la santé de l'animal, même si on peut trouver qu'elle donne une interprétation plutôt large de ces mots. Mais si j'ai bien compris le point de vue de l'Agence, celle-ci ne verrait aucun problème à ce que cette disposition du Règlement soit modifiée en ajoutant les mots soulignés :

**13. Il est interdit d'importer un animal réglementé si le certificat exigé par la présente partie ou par un permis d'importation exigé par la présente partie contient un renseignement faux ou trompeur concernant la santé de l'animal.**

Si l'Agence acceptait d'entreprendre les démarches nécessaires pour que cette modification soit effectuée, le libellé de l'article 13 serait conforme à l'objet de la loi habilitante et ne restreindrait nullement le pouvoir de l'Agence d'appliquer l'article 13 chaque fois qu'un certificat contient un renseignement faux ou trompeur concernant la santé de l'animal.

J'attends votre réponse sur tous ces points et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

Jacques Rousseau  
Conseiller juridique


/mh



SEP 24 2010

SJC 003654

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



RECEIVED/RECU  
SEP 30 2010  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**OBJET : DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, ainsi que les modifications apportées par le DORS/2002-183 et le DORS/2003-256**

Monsieur,

La présente vise à donner suite aux questions soulevées dans votre lettre du 15 octobre 2008. Nous nous excusons sincèrement pour le très long délai de réponse. Cette correspondance a été mise de côté par inadvertance pendant plus d'un an. Une fois que nous nous sommes rendus compte du retard que nous accusions, nous avons dû examiner soigneusement les questions en jeu avant de formuler une réponse. Nous reconnaissons l'importance des travaux du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et comprenons qu'une réponse plus rapide aurait été de mise.

Le paragraphe 12(1) du *Règlement sur la santé des animaux* prévoit qu'« il est interdit d'importer un animal réglementé, sauf en conformité avec a) soit un permis délivré par le ministre; b) soit les paragraphes (2) à (6) et les dispositions applicables énoncées dans le document de référence ».

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) est d'avis que les conditions d'importation prévues au paragraphe 12(1) peuvent inclure des exigences préalables à l'entrée de l'animal au Canada, ainsi que des exigences qui sont postérieures à l'entrée de l'animal et ce, que l'animal soit importé aux termes d'un permis ou conformément aux dispositions applicables du document de référence. L'expression « en conformité avec » au paragraphe 12(1) a été choisie intentionnellement pour englober les deux types d'exigences.

Les conditions d'importation préalables peuvent inclure des exigences comme celle que l'animal soit accompagné par un certificat zoosanitaire attestant que l'animal est exempt de certaines maladies. Le respect de ce type de condition d'importation est évalué au moment de l'arrivée de l'animal au Canada. Si l'animal ne satisfait pas à la condition, l'importation est refusée et l'ACIA peut ordonner le renvoi de l'animal du Canada en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la santé des animaux*.

.../2



-2-

Les conditions d'importation postérieures peuvent inclure des exigences comme une mise en quarantaine, des mesures zoosanitaires ou des épreuves additionnelles. Si l'importation d'un animal est assujettie à une condition que celui-ci réagisse négativement à une épreuve donnée après avoir été admis sur le territoire canadien et que les résultats de l'épreuve sont positifs, l'animal est considéré avoir été importé illégalement au Canada, bien que, dans les faits, il ait déjà été admis au pays. Dans de tels cas, l'ACIA peut ordonner le renvoi de l'animal du Canada en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la santé des animaux*.

Cette pratique est conforme au *Code sanitaire pour les animaux terrestres* publié par l'Organisation mondiale de la santé animale, qui établit des lignes directrices visant à assurer le commerce sécuritaire d'animaux entre les pays membres.

L'article 5.7.1 du *Code sanitaire pour les animaux terrestres* permet au pays importateur d'ordonner la « mise en quarantaine des animaux [importés] pour les soumettre à l'observation clinique et aux examens biologiques nécessaires à l'établissement d'un diagnostic ». Le code indique également que si le diagnostic d'une maladie épizootique est confirmé, le pays importateur peut renvoyer l'animal au pays exportateur. Cette procédure repose sur le fait que lorsqu'un animal importé devient malade pendant qu'il est en quarantaine, l'Organisation mondiale de la santé animale attribue le cas au pays exportateur au lieu du pays importateur.

Cela dit, nous projetons de réviser la Section 3 de la Partie 1 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* pour mettre à jour les références aux diverses dispositions du document de référence qui a été modifié le 25 janvier 2007.

L'ACIA profitera de cette occasion pour examiner les alinéas 2(1)d), 2(2)b) et 17(10)a) et b) du document de référence afin de les formuler plus clairement en termes de conditions d'importation. Nous éliminerons ainsi toute incertitude quant à la validité de leur incorporation par renvoi dans le *Règlement sur la santé des animaux* et quant au fait que les contraventions à ces conditions d'importation peuvent être désignées comme « violations » pour les fins de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*.

Les articles 4, 5, 55 et 56 de la Section 3 de la Partie 1 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* seront modifiés en conséquence.

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

Barbara A. Jordan  
Vice-présidente associée, Politiques

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

**VICE CHAIRS**

ROB ANDERS, M.P.  
BRIAN MASSI, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**C.O. PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICE PRÉSIDENTS**

ROB ANDERS, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 2 décembre 2010

Madame Barbara Jordan  
Vice-présidente associée  
Direction des politiques et programmes  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
1400, chemin Merivale, Tour 1  
Pièce 232 – 5<sup>e</sup> étage  
NEPEAN (Ontario) K1A 0Y9

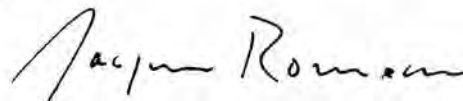
Madame,

N/Réf.: DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, ainsi que les modifications apportées par le DORS/2002-183 et DORS/2003-256

Je vous remercie pour votre lettre du 24 septembre 2010, destinée à répondre à ma lettre du 15 octobre 2008. En fait, il s'agit d'une réponse partielle puisqu'elle ne concerne que le point 18c.

Si vous relisez ma lettre, vous constaterez que je demande aussi une réponse aux « points dont il est question à partir du troisième paragraphe de la page 1 jusqu'au quatrième paragraphe de la page 2 de ma lettre [du 4 juillet 2007] ». Enfin, dans ma lettre d'octobre 2008, j'ai commenté la réponse au point 17d) donnée le 30 septembre 2008 par l'Agence et demandé de le revoir en tenant compte de ces commentaires. Votre lettre ne dit rien sur ces points et je vous saurais gré de me faire part de la réponse de l'Agence à leur sujet.

Veuillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

P.j.

/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 BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, M.P.

**VICE-CHAIRS**

GARRY BREITKREUZ, M.P.  
MASSIMO PACETTI, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, DÉPUTÉE

**VICE-PRÉSIDENTS**

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ  
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ



Le 23 août 2011

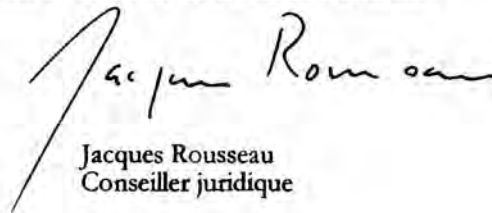
Madame Barbara Jordan  
Vice-présidente associée  
Direction des politiques et programmes  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
1400, chemin Merivale, Tour 1  
Pièce 232 – 5<sup>e</sup> étage  
NEPEAN (Ontario) K1A 0Y9

Madame,

N/Réf.: DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, ainsi que les modifications apportées par le DORS/2002-183 et DORS/2003-256

Je vous renvoie de nouveau à ma lettre du 2 décembre 2010 et vous serais reconnaissant de me faire part de votre réponse. Je note en passant que lors de l'adoption du DORS/2010-215, des modifications ont été apportées aux dispositions dont il est question aux points 5 et 22 de la lettre envoyée par Monsieur Billingsley le 25 novembre 2004. Pour ce qui est du point 5, je signale que l'erreur que l'Agence s'est engagée à corriger a été répétée dans le nouveau texte. Pour ce qui est du point 22, le nouveau texte n'apporte qu'une correction partielle aux dispositions de l'annexe 3 du Règlement ayant fait l'objet de commentaires et de promesses de modification. Lorsque vous me ferez part de votre réponse, pourriez-vous m'informer des intentions de l'Agence concernant ces deux points en particulier?

J'attends votre réponse et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh





1400, chemin Merivale  
Ottawa (Ontario) K1A 0Y9



OCT 14 2011

CMP 007398

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

RECEIVED/REÇU  
OCT 14 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**OBJET : DORS/2000-187, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, et modifications apportées par le DORS/2002-183 et par le DORS/2003-256.**

Monsieur,

La présente fait suite aux lettres du 2 décembre 2010, du 12 avril 2011 et du 23 août 2011 que vous nous avez fait parvenir sur le sujet mentionné en rubrique. Veuillez m'excuser d'avoir mis autant de temps à répondre à vos lettres. Je suis heureuse de pouvoir répondre à tous les points non encore résolus qui avaient été soulevés dans votre lettre du 4 juillet 2007 ainsi que dans une lettre antérieure de votre prédécesseur. À titre de référence, nous continuerons d'utiliser la numérotation employée par M. Billingsley dans sa lettre initiale du 25 novembre 2004.

Paragraphe 11(3) de la Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les SAPAA)

En ce qui a trait au libellé du paragraphe 11(3) de la Loi sur les SAPAA, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) propose de modifier la version anglaise de cette disposition dans le prochain projet de loi corrective que les Services juridiques sont en train de rédiger.

Point 9

Afin de régler la question concernant le libellé ambigu de l'article 9 du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Règlement sur les SAPAA), l'ACIA proposera de modifier dès possible la version anglaise du paragraphe 9(1) de ce règlement.

.../2

Canada



-2-

Point 17(d)

L'ACIA a examiné soigneusement la demande formulée par le Comité mixte permanent (CMP) d'examen de la réglementation à propos du point 13 de l'Annexe 1, Partie 1, Section 2. Nous proposerons de modifier le *Règlement sur la santé des animaux* de façon à apaiser les préoccupations du CMP, tout en maintenant la capacité de l'ACIA à interdire l'importation d'un produit lorsqu'un certificat contient des renseignements faux ou trompeurs, que ces renseignements visent particulièrement ou non la santé des animaux.

Points 17(i) et 17(l)

Maintenant, au sujet du point 17(i) souligné par M. Billingsley dans sa lettre du 25 novembre 2004. Alors que nous avons déjà convenu dans notre lettre du 15 août 2006 d'apporter les changements appropriés aux points 116, 142, 145, 165, 166, 177, 178, 184, 191, 196, 199, 221 et 295 de l'Annexe 1, Section 2, Partie 1, nous avons examiné de plus près les préoccupations soulevées par M. Billingsley et nous aimerions formuler les commentaires suivants, qui s'appliquent également au point 17(l) de sa lettre.

M. Billingsley se disait préoccupé, aux points 17(i) et 17(l) du fait que les dispositions du *Règlement sur la santé des animaux* énumérées aux points 116, 142, 145, 165, 166, 177, 178, 184, 191, 196, 199, 221, 295 et 187, sous la colonne 1 de l'Annexe 1, Section 2, Partie 1, étaient des dispositions habilitantes qui ne s'adressent pas à des parties réglementées. Ainsi, selon M. Billingsley, on ne peut contrevenir à ces dispositions et, par conséquent, on ne peut juger qu'il y a infraction.

L'alinéa 4(1)a) de la *Loi sur les SAPAA* confère au ministre le pouvoir de « désigner comme violation punissable au titre de la présente loi la contravention — si elle constitue une infraction à une loi agroalimentaire :

(i) aux dispositions spécifiées d'une loi agroalimentaire ou de ses règlements,

(ii) à tout arrêté spécifié pris par le ministre au titre de la *Loi sur la protection des végétaux*, ou à toute catégorie de ces arrêtés,

(iii) à toute obligation ou catégorie d'obligations spécifiée — par refus ou omission de l'accomplir — découlant de la *Loi sur la santé des animaux* ou de la *Loi sur la protection des végétaux*; »



-3-

Selon le sous-alinéa 4(1)a)(iii), le refus d'accomplir une tâche imposée par un inspecteur de l'ACIA en vertu des articles 62, 83(1), 90, 95, 104(1), 106(3), 106(7), 109(1), 114, 118, 131 ou 155 du *Règlement sur la santé des animaux* peut être clairement désigné comme une infraction et, par conséquent, être punissable en vertu de la *Loi sur les SAPAA*.

Si le *Règlement sur la santé des animaux* avait inclus, pour chacune de ces dispositions, une disposition corollaire rendant obligatoire de se conformer aux ordres de l'inspecteur, ces dispositions corollaires auraient figurés à la colonne 1 de l'Annexe 1. Cependant, sans la présence d'une disposition rendant obligatoire de donner suite aux ordres émis par un inspecteur, à l'exception du paragraphe 65(1) de la *Loi sur la santé des animaux*, la façon la plus simple et la plus logique de renvoyer au défaut de donner suite à ces ordres dans l'Annexe 1 était le renvoi aux dispositions conférant à l'inspecteur le pouvoir de donner des ordres.

C'est pourquoi, concernant les articles du *Règlement sur la santé des animaux* mentionnés précédemment et les points figurant à l'Annexe 1 du *Règlement sur les SAPAA*, l'ACIA estime que la meilleure façon de transmettre les intentions du ministre est de ne pas modifier le libellé actuel de ces points.

#### Points 18(f), 18(b) et 19

Pour donner suite aux préoccupations soulevées aux points 18(b), 18(f) et 19 de votre lettre du 25 novembre 2004, le Document de référence relatif à l'importation (DRI) a été modifié le 25 janvier 2007. Cependant, les sections 3 et 4 de l'Annexe 1, Partie 1, du *Règlement sur les SAPAA* n'ont pas été modifiées.

L'ACIA a amorcé un examen exhaustif des sections 3 et 4 pour tenir compte des modifications apportées au DRI et pour faire en sorte que les objectifs de l'ACIA en matière de conformité relativement au DRI continuent d'être desservis adéquatement par ces sections.

#### Points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) et 21(b)

En ce qui concerne les questions soulevées au point 4 relativement à la description et à la classification de certains points de l'Annexe 1 et des similarités observées aux points 16(d), 17(b), 18(a), 20(a) et 21(b) de votre lettre du 25 novembre 2004, l'ACIA examine à l'heure actuelle les dispositions de ces points relevées par M. Billingsley dans le but de déterminer qu'elle serait la classification la plus appropriée. Une fois l'exercice terminé, nous proposerons une modification de la réglementation. L'une des options envisagées à ce moment est de modifier l'Annexe 1 en supprimant la classification multiple et en assignant une seule classification à chacun des points.

.../4



-4-

Points 5 et 22

Pour donner suite à votre lettre du 23 août 2011, on a intégré les modifications visant à résoudre les questions liées au libellé des paragraphes 5(1), (2) et (3) et à l'Annexe 3 du *Règlement sur les SAPAA* à un ensemble de modifications réglementaires (CFIA ID 20171), actuellement en cours d'élaboration. Nous prévoyons que cette réglementation entrera en vigueur en 2012.

Je suis convaincue que ces réponses éclairciront toute question en suspens. Soyez assuré que l'ACIA s'est engagée à améliorer le *Règlement sur les SAPAA* et qu'elle concentrera tous ses efforts à cet égard.

Je vous remercie à nouveau de votre lettre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs

La vice-présidence associée, Politiques,

Barbara A. Jordan  
Direction générale des politiques et des programmes



## Appendix I

Royal Canadian Mounted Police  
Commissioner



Gendarmerie royale du Canada  
Commissaire



Guided by Integrity, Honesty, Professionalism, Compassion, Respect and Accountability

Les valeurs de la GRC reposent sur l'intégrité, l'honnêteté,  
le professionnalisme, la compassion, le respect et la responsabilisation

~~JUN 21~~ 2010

SOR/77-595

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

RECEIVED/REÇU

JUL 05 2010

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your correspondence of September 22, 2009, and February 1, 2010, in which you request a progress update on the *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2 (SOR/77-595)*. I apologize for the delay in responding.

In my letter of October 31, 2008, I shared with you the RCMP's plan to have resources in place and initiate the drafting process for these regulations by April 1, 2009. Unfortunately, due to delays in the staffing process and in finding qualified available resources, this target could not be met. Additional qualified resources are still needed to address the RCMP's legislative and regulatory backlog.

As you know, the counting of service by former members of the Senate and the House of Commons are closely related to the RCMP medical regulations file. Both files are part of the legislative and regulatory work plan that I identified in my correspondence of October 31, 2008, and will be addressed when resources become available.

The RCMP's National Compensation Services continue to work on the priorities listed in the work plan. Current resources have been largely dedicated to the priority issue of pension portability. Bill C-18, *An Act to amend the Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*, received Royal Assent on June 18, 2009. A comprehensive regulatory work plan has been completed and drafting of required regulations has begun.

.../2



-2-

As far as other priorities are concerned, the coming into force of the *Statutes Repeal Act* on June 18, 2010, will affect provisions under both the *Royal Canadian Mounted Police Pension Continuation Act* and the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*. This matter is also being addressed as a priority.

I regret that the RCMP has been unable to meet the timelines we established with respect to the specific regulation with which you are concerned. I have asked the RCMP's newly appointed Chief Human Resources Officer, Deputy Commissioner Al Nause, to re-examine our outstanding requirements in relation to regulatory amendments and our capacity to address those requirements in a timely fashion.

Should the Committee require any additional information, you may contact Chief Superintendent Gilles Moreau, Director General, National Compensation Services, at 613-949-9181.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. J. Elliott', written over the printed name.

William J.S. Elliott

Royal Canadian Mounted Police  
Commissioner



Gendarmerie royale du Canada  
Commissaire



Guided by Integrity, Honesty, Professionalism, Compassion, Respect and Accountability

Les valeurs de la GRC reposent sur l'intégrité, l'honnêteté,  
le professionnalisme, la compassion, le respect et la responsabilisation

FEB 01 2011

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

RECEIVED/REÇU

FEB 15 2011

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Thank you for your correspondence of October 25, 2010, in which you request a progress update on amendments to the *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2 (SOR/77-595)*.

As part of its work on the priority amendments to the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations* which introduce pension portability provisions, the RCMP's National Compensation Services recently addressed the medical requirements necessary for plan members who elect to count prior service as pensionable. Proposed requirements were determined in consultation with the Treasury Board Secretariat and Department of Justice drafters, while using the Canadian Forces and Public Service Superannuation plans as comparators.

Given that the same policy will apply to elections made under the *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2*, drafting instructions for both sets of Regulations will be prepared at the same time.

National Compensation Services expects to send the instructions to the Department of Justice before the end of this fiscal year. The RCMP will then provide the Committee with periodic updates regarding the progress of the amendments.

.../2





- 2 -

In the meantime, should the Committee require additional information, you may contact Superintendent Gilles Moreau, Acting Director General, National Compensation Services, at 613-843-6039.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'WJ Elliott', positioned above the printed name.

William J.S. Elliott



Royal Canadian Gendarmerie royale  
Mounted Police du Canada  
Ottawa, Canada K1A 0R2



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

RECEIVED/REÇU  
APR 28 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Bernhardt:

Your File: SOR/77-595, *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2*, amendment

In our letter of February 1, 2011, the RCMP committed to keeping the Standing Joint Committee informed of our progress with regards to amendments to the *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2* (CSFM). A first set of drafting instructions was sent to the Department of Justice at the end of March 2011.

In addition to amendments regarding the medical requirements necessary for plan members who elect to count prior service as pensionable, the provisions of the CSFM that refer to outdated sections of the *Members of Parliament Retiring Allowances Act* will also be amended.

We will continue to keep you informed of our progress during the drafting process.

Yours truly,

Gilles Moreau  
Director General (D/G), National Compensation Services

cc.: Commissioner William J.S. Elliott



Royal Canadian Mounted Police  
Gendarmerie royale du Canada

Security Classification / Designation  
Classification / Désignation sécuritaire



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

RECEIVED/REÇU  
AUG 25 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

Your file      Votre référence

Our file      Notre référence

Dear Mr. Bernhardt:

Your File: SOR/77-595, *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2*, amendment

The RCMP is committed to keeping the Standing Joint Committee informed of our progress with regards to amendments to the *Counting of Service by Former Members of the Senate or House of Commons Regulations, No. 2* (CSFM). Due to a significant overlap between the medical provisions of both the CSFM amendments and amendments to the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*, that will introduce pension portability, the same Department of Justice legislative drafters have been assigned to the CSFM file.

We hope to move forward with the CSFM drafting process once the pension portability amendments near completion.

We will continue to keep you informed of our progress during the drafting process.

Yours truly,

  
C/Supt. Gilles Moreau  
Director General (D/G), National Compensation Services

c.c.: Commissioner William J. S. Elliott

Canada

## Annexe I

TRANSLATION / TRADUCTION

Le 21 juin 2010

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

Monsieur,

J'ai bien reçu vos lettres du 22 septembre 2009 et du 1<sup>er</sup> février 2010 dans lesquelles vous vous informez de l'avancement du dossier du Règlement sur le calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes (n<sup>o</sup> 2) (DORS/77-595). Veuillez m'excuser d'avoir tardé à vous répondre.

Dans ma lettre du 31 octobre 2008, je vous faisais part du plan de la GRC pour se doter des ressources nécessaires et lancer le processus de rédaction d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2009. Malheureusement, en raison de retards dans la dotation et faute d'avoir pu trouver les ressources requises, cette échéance n'a pas pu être respectée. Il manque encore des ressources pour régler l'arriéré de la GRC en matière de lois et de règlements.

Comme vous le savez, le dossier du calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes est étroitement lié au dossier de la GRC sur la réglementation en matière de santé. Ces deux dossiers figurent dans le plan de travail sur les lois et les règlements dont j'ai parlé dans ma lettre du 31 octobre 2008 et seront réglés dès que des ressources seront disponibles.

Les Services nationaux de rémunération de la GRC continuent de travailler aux priorités énoncées dans le plan de travail. Jusqu'à maintenant, les ressources ont été consacrées, en grande partie, à la question du transfert des pensions. Le projet de loi C-18, Loi modifiant la Loi sur la pension de retraite de la GRC, a reçu la sanction royale le 18 juin 2009. Un plan de travail exhaustif a été élaboré et la rédaction des mesures réglementaires requises a été entreprise.

En ce qui concerne les autres priorités, l'entrée en vigueur de la Loi sur l'abrogation des lois le 18 juin 2010 aura des répercussions sur des dispositions de la Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada et de la Loi

- 2 -



sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada. Cette question est aussi traitée en priorité.

Je suis désolé que la GRC n'ait pas pu respecter les délais qui avaient été fixés au sujet du règlement qui vous intéresse. J'ai demandé au nouveau dirigeant principal des ressources humaines de la GRC, le sous-commissaire Al Nause, de réexaminer les besoins non réglés relativement aux modifications réglementaires ainsi que notre capacité de répondre à ces besoins dans les meilleurs délais.

Si vous désirez de plus amples renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le surintendant Gilles Moreau, directeur général des Services nationaux de rémunération, au 613-949-9181.

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

William J.S. Elliott



**TRANSLATION / TRADUCTION**

Le 1<sup>er</sup> février 2011

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

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 25 octobre 2010 dans laquelle vous vous informez de l'avancement du dossier du Règlement sur le calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes (n° 2) (DORS/77-595).

Dans le cadre de ses travaux sur les modifications à apporter en priorité au Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada qui comprendront des dispositions sur le transfert des pensions, les Services nationaux de rémunération de la GRC ont traité récemment des exigences en matière de santé que doivent respecter les personnes qui veulent faire compter des périodes de service antérieur dans le calcul de leur pension. Les exigences proposées ont été établies de concert avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère de la Justice, et les régimes de retraite des Forces canadiennes et de la fonction publique ont été utilisés à des fins de comparaison.

Puisque la même politique s'appliquera aux choix faits aux termes du Règlement sur le calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes (n° 2), les consignes de rédaction applicables à ces deux règlements seront préparées en même temps.

Les Services nationaux de rémunération prévoient envoyer ces consignes au ministère de la Justice d'ici la fin de l'exercice. La GRC tiendra le Comité au courant de l'avancement des modifications.

D'ici là, si vous avez besoin de plus amples renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le surintendant Gilles Moreau, directeur général intérimaire des Services nationaux de rémunération, au 613-949-9181.

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

William J.S. Elliott

**TRANSLATION / TRADUCTION**

Reçu le 28 avril 2011

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

Monsieur,

V/Réf.: DORS/77-595, Règlement du calcul du service des anciens membres  
du Sénat ou de la Chambre des communes (n° 2),  
modification

---

Dans une lettre datée du 1<sup>er</sup> février 2011, la GRC s'engageait à tenir le Comité mixte d'examen au courant de l'évolution du dossier des modifications proposées au *Règlement du calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes (n° 2)*. Je vous annonce qu'une première série d'instructions relatives à la rédaction a été transmise au ministère de la Justice à la fin de mars 2011.

Seront également modifiées, outre les exigences médicales pour les adhérents au régime qui choisissent de faire compter comme service ouvrant droit à pension une période de service antérieur, les dispositions du *Règlement* renvoyant à des articles périmés de la *Loi sur les allocations de retraite des parlementaires*.

Nous continuerons de vous tenir au courant de tout fait nouveau pendant le processus de rédaction.

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

Gilles Moreau  
Directeur général,  
Services nationaux de rémunération

cc. : Le commissaire de la GRC, William J.S. Elliott



**TRANSLATION / TRADUCTION**

Reçu le 25 août 2011

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,

V/Réf.: DORS/77-595, Règlement du calcul du service des anciens membres  
du Sénat ou de la Chambre des communes, n° 2

La GRC tient à tenir le Comité mixte permanent au courant de ses progrès concernant la modification du *Règlement du calcul du service des anciens membres du Sénat ou de la Chambre des communes, n° 2* (RCSAM). Comme il existe beaucoup de recoupements entre les dispositions médicales des modifications à apporter au RCSAM et des modifications du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, qui instaureront la transférabilité des pensions, le dossier du RCSAM a été confié aux mêmes rédacteurs législatifs du ministère de la Justice.

Nous espérons être en mesure d'entreprendre l'étape de la rédaction du RCSAM dès que les modifications concernant la transférabilité des pensions seront à peu près terminées. Nous continuerons de vous tenir au courant de l'avancement du processus de rédaction.

Dans l'intervalle, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Surintendant principal Gilles Moreau  
Directeur général des Services nationaux de  
rémunération

c.c. : Commissaire William J. S. Elliott





## Appendix J

TRANSLATION / TRADUCTION

March 8, 2011

Robert Cohen  
General Counsel, Legal Services  
National Energy Board  
444 Seventh Avenue SW  
CALGARY, Alberta T2P 0X8

Dear Mr. Cohen:

Our Ref.: SOR/2007-50, Regulations Amending the Onshore Pipeline Regulations,  
1999 (Miscellaneous Program)

---

The Joint Committee continued its review of the above amendment and the relevant correspondence at its meeting of March 3, 2011. It noted that the Board proposed to make the promised amendment regarding section 6 of the Regulations at the same time as the other amendments that could be deemed necessary once the “in-depth review” of the Regulations currently being conducted by the Board is completed. However, your letter of August 12, 2010, stated that this review had been delayed and would not resume until resources are available. As you know, the amendment of section 6 was promised in 2005 in correspondence regarding SOR/99-294. In light of the preceding, the Committee wishes to know whether you are able to provide a timeline indicating when the in-depth review will be completed and the amendment of section 6 will be made. If this is not possible within a reasonable period, the Committee hopes that the Board will undertake to make the promised amendment without further delay, independently of the other amendments that could potentially be made following the in-depth review.

I await your response and remain yours sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mh

MAY-03-2011 11:21

P.02

National Energy  
BoardOffice national  
de l'énergieFile Ad-GA-RG-OPR-02  
3 May 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, ON K1A 0A4  
Facsimile 613-943-2109

Mr. Rousseau:

**SOR/2007-50, Regulations Amending the *Onshore Pipeline Regulations, 1999***

Thank you for your letter dated 8 March 2011.

As referenced in our 12 August 2010 letter, the National Energy Board (NEB) has moved forward with consideration of management system requirements, which would address section 6. On 21 January 2011, the Board released for public comment a proposed change to the *Onshore Pipeline Regulations, 1999* that includes these requirements. Also, the Board has initiated discussions with the Department of Justice.

By 30 September 2011, following the Board's assessment of public comments on the proposed change, the Board will inform the Committee of our expected timeframe for amendments to the *Onshore Pipeline Regulations, 1999*, including section 6.

We trust that you will find this satisfactory. Please contact the undersigned if you have any questions.

Yours truly,

Anne-Marie Erickson  
Secretary of the Board

c.c. Ms. Magdalena Muir, Team Leader, Regulation Development, NEB  
facsimile 877-288-8803

444 Seventh Avenue SW  
Calgary, Alberta T2P 0X8

444, Septième Avenue S.-O.  
Calgary (Alberta) T2P 0X8

Telephone/Téléphone : 403-292-4900

Facsimile/Télexcopieur : 403-292-5503

<http://www.neb-one.gc.ca>

Telephone/Téléphone : 1-800-869-1285

Facsimile/Télexcopieur : 1-877-288-8803



**TRANSLATION / TRADUCTION**

September 21, 2011

Anne-Marie Erickson  
Secretary of the Board  
National Energy Board  
444 Seventh Avenue SW  
CALGARY, Alberta  
T2P 0X8

Dear Ms. Erickson:

Our Ref: SOR/2007-50, Regulations Amending the Onshore Pipeline Regulations,  
1999 (Miscellaneous Program)

---

I have reviewed the proposal published on January 21, 2011, "Notice of Proposed Regulatory Change (NOPRC) 2011-01 Management Systems". Although section 6 of the Regulations is not mentioned in the proposal, it is my understanding that the resulting amendments pertain to this section as well. Could you please confirm this and, if so, outline the progress made since May 3, 2011? As well, I wonder if you would be able to tell me when you expect the promised amendment to be made.

Sincerely,

Jacques Rousseau  
Counsel

/mh

National Energy  
Board



Office national  
de l'énergie



File Ad-GA-RG-OPR-02  
26 September 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Legal Counsel  
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, ON K1A 0A4  
Facsimile 613-943-2109

Dear Mr. Rousseau:

**SOR/2007-50, Regulations Amending the *Onshore Pipeline Regulations, 1999***

This is an update to our 3 May 2011 response to your letter of 8 March 2011, regarding the above mentioned Regulations.

The National Energy Board has now assessed the public comments received on the proposed change to the *Onshore Pipeline Regulations, 1999*, regarding management system requirements. The Board is proceeding with these amendments to the regulations. We have begun work with the Department of Justice to develop these amendments, which will affect section 6. The Board estimates that the amendments affecting section 6 will be completed in 2013. We will keep you informed of our progress in this matter.

We trust that you will find this satisfactory.

Yours truly,

Anne-Marie Erickson  
Secretary of the Board

444 Seventh Avenue SW  
Calgary, Alberta T2P 0X8  
444, Septième Avenue S.-O.  
Calgary (Alberta) T2P 0X8

Canada

Telephone/Téléphone : 403-292-4800  
Facsimile/Télocopieur : 403-292-5503  
<http://www.nrb-ene.gc.ca>  
Telephone/Téléphone : 1-800-899-1265  
Facsimile/Télocopieur : 1-877-268-6803

## Annexe J

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., M.P.

**VICE-CHAIRS**

ROB ANDERS, M.P.  
BRIAN MASSE, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATRICE YONAH MARTIN  
ANDREW J. KANIA, LL.M., DÉPUTÉ

**VICE-PRÉSIDENTS**

ROB ANDERS, DÉPUTÉ  
BRIAN MASSE, DÉPUTÉ



Le 8 mars 2011

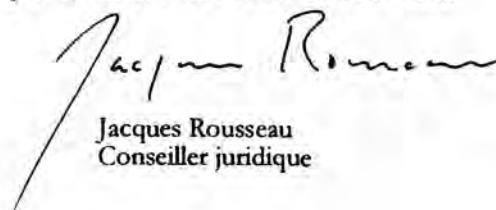
Monsieur Robert Cohen  
Avocat général, Services juridiques  
Office national de l'énergie  
444, 7<sup>e</sup> avenue sud ouest  
CALGARY (Alberta) T2P 0X8

Monsieur:

N/Réf.: DORS/2007-50, Règlement correctif visant le Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres

Le Comité mixte a poursuivi son examen de la modification mentionnée ci-dessus et de la correspondance pertinente à sa réunion du 3 mars 2011. Il a constaté que l'Office propose que la modification promise relativement à l'article 6 du Règlement soit apportée en même temps que les autres modifications qui pourraient être jugées nécessaires au terme de l'« examen approfondi » du Règlement auquel se livre l'Office. Toutefois, votre lettre du 12 août 2010 faisait état du fait que cet examen était retardé et n'allait reprendre que lorsque les ressources seraient disponibles. Comme vous le savez, la modification de l'article 6 a été promise en 2005 dans le cadre de l'échange de correspondance concernant le DORS/99-294. Compte tenu de ce qui précède, le Comité voudrait savoir si vous êtes en mesure de fournir un échéancier indiquant le moment où l'examen approfondi sera complété et la modification à l'article 6 adoptée. S'il n'est pas possible de faire cela dans un délai raisonnable, le Comité souhaite que l'Office s'engage à apporter sans plus attendre la modification promise indépendamment des autres modifications qui pourraient être éventuellement apportées à la suite de l'examen approfondi.

J'attends votre réponse et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh

MAY-03-2011 11:22

P.02

Office national  
de l'énergieNational Energy  
BoardAd-GA-RG-OPR-02  
Le 3 mai 2011Maître Jacques Rousseau  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4  
Télécopieur : 613-943-2109RECEIVED/REÇU  
MAY 03 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION**DORS/2007-50 Règlement correctif visant le Règlement de 1999  
sur les pipelines terrestres**

Maître,

Nous accusons réception de votre lettre datée du 8 mars 2011.

Comme il est indiqué dans notre lettre du 12 août 2010, l'Office national de l'énergie a poursuivi son examen des exigences pour le système de gestion, afin entre autres de réviser l'article 6. Le 21 janvier 2011, l'Office a publié le changement proposé au *Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres*, qui comprend ces exigences, dans le but de recueillir les commentaires du public à ce sujet. En outre, l'Office a sollicité les commentaires du ministère de la Justice.

D'ici le 30 septembre 2011, après avoir terminé l'examen des commentaires du public sur la modification proposée, l'Office informera le comité de l'échéancier prévu pour modifier le *Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres*, notamment l'article 6.

Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles. N'hésitez pas à communiquer avec nous si vous avez des questions.

Veuillez agréer, Maître, mes salutations distinguées.

La secrétaire de l'Office,

Anne-Marie Erickson

c. c. Magdalena Muir, chef d'équipe, Élaboration des règlements, Office national de l'énergie  
Télécopieur : 877-288-8803

444, Septième Avenue S.-O.  
Calgary (Alberta) T2P 0X8

444 Seventh Avenue SW  
Calgary, Alberta T2P 0X8

Téléphone/Telephone: 403-292-4800  
Télécopieur/Facsimile: 403-292-5503  
<http://www.nrb-one.gc.ca>  
Téléphone/Telephone: 1-800-899-1266  
Télécopieur/Facsimile: 1-877-288-8803

**STANDING JOINT COMMITTEE  
FOR  
THE SCRUTINY OF REGULATIONS**

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

**JOINT CHAIRS**

SENATOR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, M.P.

**VICE-CHAIRS**

GARRY BREITKREUZ, M.P.  
MASSIMO PACETTI, M.P.



CANADA

**COMITÉ MIXTE PERMANENT  
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION**

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

**CO-PRÉSIDENTS**

SÉNATEUR BOB RUNCIMAN  
FRANÇOISE BOIVIN, DÉPUTÉE

**VICE-PRÉSIDENTS**

GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ  
MASSIMO PACETTI, DÉPUTÉ



Le 21 septembre 2011

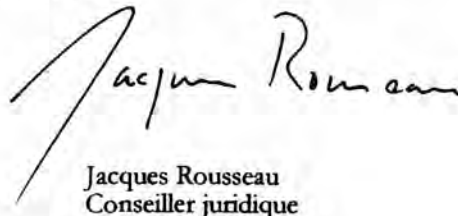
Madame Anne-Marie Erickson  
Secrétaire de l'Office  
Office national de l'énergie  
444, 7<sup>e</sup> avenue sud ouest  
CALGARY (Alberta) T2P 0X8

Madame:

N/Réf.: DORS/2007-50, Règlement correctif visant le Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres

J'ai pris connaissance de la proposition publiée le 21 janvier 2011 et intitulée « Avis de projet de modification réglementaire (APMR) 2011-01 – Systèmes de gestion ». Bien que cette proposition ne mentionne pas l'article 6 du Règlement, je crois comprendre que les modifications qui en découleraient concernent aussi cet article. Auriez-vous l'obligeance de le confirmer et, le cas échéant, de me faire part des progrès accomplis depuis le 3 mai 2011? De plus, je me demande si vous êtes en mesure d'indiquer quand vous prévoyez que la modification promise sera adoptée.

Veillez croire à mes sentiments dévoués.

  
Jacques Rousseau  
Conseiller juridique

/mh



Office national  
de l'énergie



National Energy  
Board



Dossier : Ad-GA-RG-OPR-02  
Le 26 septembre 2011

Maitre Jacques Rousseau  
Avocat  
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation  
a/s du Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4  
Télécopieur : 613-943-2109

RECEIVED/REÇU  
SEP 27 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**DORS/2007-50 – Règlement modifiant le Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres**

Maitre,

La présente lettre fait suite à notre réponse du 3 mai 2011 à votre lettre du 8 mars 2011, au sujet du règlement susmentionné.

L'Office national de l'énergie a maintenant terminé l'examen des commentaires reçus du public au sujet de la modification proposée au *Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres* par rapport aux exigences visant les systèmes de gestion. Il a décidé d'aller de l'avant avec cette modification. L'Office a commencé à travailler avec le ministère de la Justice pour apporter les changements voulus, qui toucheront l'article 6, un travail qui aura été mené à terme en 2013. Nous vous tiendrons au courant des nouveaux développements à cet égard.

Dans l'espoir que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

La secrétaire de l'Office,

Anne-Marie Erickson

444, Septième Avenue S.-O.  
Calgary (Alberta) T2P 0X8

444 Seventh Avenue SW  
Calgary, Alberta T2P 0X8

Canada

Téléphone/Telephone: 403-292-4800  
Télécopieur/Facsimile: 403-292-5503  
<http://www.nrb-one.gc.ca>  
Téléphone/Telephone: 1-800-899-1285  
Télécopieur/Facsimile: 1-877-288-8803

TOTAL P. 03

## Appendix K

**TRANSLATION / TRADUCTION**

July 27, 2010

K  
6

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee for  
the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/90-576, Atlantic Pilotage Authority Regulations, amendment

Further to your letter of April 16, I would like to inform you that the Atlantic Pilotage Authority has confirmed that it expects the above amendment will be published in the *Canada Gazette* by the end of 2010.

I hope that this reply will provide a satisfactory answer to your question.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat



**TRANSLATION / TRADUCTION**

March 9, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee for  
the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/90-576, Atlantic Pilotage Authority Regulations, amendment

Further to your letter of November 26, 2010, the Department would like to inform you that, after consulting with stakeholders throughout 2010, the Atlantic Pilotage Authority intends to amend subparagraphs 17(3)(a)(ii) and 17(3)(b)(ii) of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

The Authority is currently holding consultations on other proposed amendments to the Regulations. As a result, the Authority has informed the Department that it will add the above amendments to the Regulations and is aiming for prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, by the end of 2011.

I hope that this answers your question.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

**TRANSLATION / TRADUCTION**

October 6, 2011

Mr. Jacques Rousseau  
Counsel  
Standing Joint Committee for  
the Scrutiny of Regulations  
c/o The Senate  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A4

Dear Mr. Rousseau:

Your File: SOR/90-576, Atlantic Pilotage Authority Regulations, amendment

Further to your letter of August 3, the Atlantic Pilotage Authority informed the Department that it expects the proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* will be published in the *Canada Gazette*, Part 1, in 2012.

I hope that this answers your question.

Yours sincerely,

Natalie Bossé  
Director General  
Corporate Secretariat

## Annexe K



Transport Transports  
Canada Canada

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



JUL 27 2010

Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU  
AUG 03 2010  
REGULATIONS  
RÈGLEMENTATION

**V/Réf : DORS/90-576, Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique –  
Modification**

Maître,

En réponse à votre lettre du 16 avril dernier, j'aimerais souligner que l'Administration de pilotage de l'Atlantique a confirmé qu'une publication de la modification au règlement susmentionné dans la *Gazette du Canada* est prévue d'ici la fin de l'année 2010.

En espérant que cette information saura vous satisfaire, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel



Transport Transports  
Canada Canada

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



MAR 09 2011

Your file Votre référence

Our file Notre référence

Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REQU  
MAR 14 2011  
REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

**V/Réf : DORS/90-576, Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique –  
Modification**

Maître,

En réponse à votre lettre du 26 novembre 2010, le Ministère aimerait souligner qu'à la suite des consultations menées auprès de ses intervenants au cours de l'année 2010, l'Administration de pilotage de l'Atlantique se propose de modifier les sous-alinéas 17(3)a)(ii) et 17(3)b)(ii) du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*.

L'Administration est actuellement en consultation concernant d'autres modifications proposées au *Règlement*. En conséquence, l'Administration informe le Ministère qu'elle ajoutera les modifications susmentionnées au *Règlement* et souhaite une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de l'année 2011.

En espérant que cette information saura vous satisfaire, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel

Canada



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

OCT - 6 2011

RECEIVED/REÇU

OCT 12 2011

REGULATIONS  
RÉGLEMENTATION

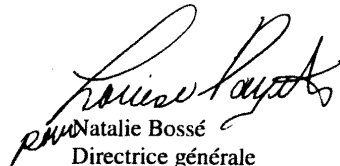
Maître Jacques Rousseau  
Conseiller juridique  
Comité mixte permanent  
d'examen de la réglementation  
a/s Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

**V/Réf : DORS/90-576, Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique –  
Modification**

Maître,

En réponse à votre lettre du 3 août dernier, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a informé le Ministère qu'elle prévoit que la modification proposée au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* sera publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au courant de l'année 2012.

En espérant que cette information saura vous satisfaire, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments distingués.

  
Natalie Bossé  
Directrice générale  
Secrétariat ministériel