

Appendix A

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 925-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 925-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



March 9, 2017

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.
Minister of Transport
House of Commons
Confederation Building, Room 458
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Minister Garneau:

Our File: SI/2016-26, Order Approving Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants

Order Approving Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants was before the Joint Committee at its meeting of December 1, 2106. At that time, it was the consensus of members that we convey to you the Committee's frustration with the practice of relying on a succession of interim orders as a substitute for regulations under the *Aeronautics Act*.

As you know, subsection 6.41(1) of the *Aeronautics Act* authorizes the Minister of Transport to make an interim order, containing any provision that may be contained in a regulation made under Part I of the Act, to deal with a significant risk to aviation safety or the safety of the public. Pursuant to subsections 6.41(2) and (3) of the Act, an interim order ceases to have effect 14 days after it is made unless it is approved by the Governor in Council. If approved, the interim order ceases to have effect either one year after its making or the day on which a regulation having the same effect as the order comes into force.

Order Approving Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants requires a Canadian air operator or a foreign operator operating in Canadian airspace to ensure that there is always a second person on the flight deck during the absence

- 2 -



of a flight crew member, in order to address the risk associated with having only one crew member being present on the flight deck.

The initial *Interim Order Respecting Flight Deck Occupants* was made on March 27, 2015. The requirements established by the first interim order were kept in place by making two further interim orders on April 10, 2015 and April 22, 2015. Finally, on April 30, 2015, the Governor in Council approved *Interim Order No. 3 Respecting Flight Deck Occupants*. It was apparently anticipated that regulations having the same effect as the interim orders would be enacted in 2016.

Interim Order No. 3 would have expired on April 22, 2016. On April 21, 2016, however, the Minister of Transport replaced Interim Order No. 3 with *Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants*. Interim Order No. 4 ceased to have effect 14 days after its making. On May 6, 2016, the Governor in Council approved *Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants*, with the intent that it continue in effect for one year. Because Interim Order No. 4 had expired the day before, however, a new interim order, *Interim Order No. 5 Respecting Flight Deck Occupants*, was made on June 16, 2016 and was approved by the Governor in Council on June 21, 2016.

The Committee previously considered issues arising from the making of a succession of interim orders in connection with a series of eleven such orders respecting private operators. These orders spanned a period of over three years, and governed private operators of Canadian aircraft that are not used to provide commercial air service. The Department of Transport clearly views recourse to an extended series of interim orders as an acceptable practice. This, however, circumvents the expressed intent of Parliament. Interim orders are meant to provide the means to address an unforeseen situation giving rise to a significant risk quickly and temporarily, not as a substitute for regulations or to avoid the rigours of the regulatory process. While the series of five orders respecting flight deck occupants is not as egregious an example as the eleven interim orders respecting private operators, the issues in each instance are the same.

The regime intended by Parliament seems quite clear. An interim order has effect for 14 days. If it is required for a longer period, an order can be continued for one year with the approval of the Governor in Council. After one year, the interim order is to be replaced by a proper regulation. The Committee had hoped that the Department's undertaking to seek to obtain the approval of the Governor in Council in the event an interim order is necessary for more than two weeks reflected recognition of Parliament's intent. The making of *Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants* and its approval, however, reveals that recourse to an extended series of interim orders continues to be viewed as an acceptable practice.

- 3 -

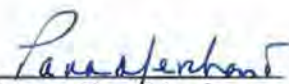


For the Committee, there is no question but that this practice circumvents the expressed intent of Parliament. Interim orders are clearly intended to provide the Minister with the means to address an unforeseen situation giving rise to a significant risk quickly and temporarily. They are not intended to be used as quasi-permanent substitutes for regulations, particularly where the so-called “significant risk” is attributable to the Department of Transport’s inability to put in place new regulations to govern a responsibility it had decided it should assume.

The Committee cannot but conclude that the practice of making an ongoing succession of interim orders as a substitute for regulations, with or without approvals by the Governor in Council, runs counter to the spirit and intent of section 6.41 of the *Aeronautics Act*. In view of this, we seek once more your assurance that the practice will not be resorted to in the future. Since *Interim Order No. 5 Respecting Flight Deck Occupants* is due to expire in June, we also seek your assurance that regulations addressing the issue of flight deck occupants will be in place before then.

We thank you in advance for your consideration of this matter.

Yours sincerely,


Senator Pana Merchant
Joint Chair


Harold Albrecht, M.P.
Joint Chair

c.c. Mr. Vance Badawey, Vice-chair
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

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

/mh

Minister of Transport



Ministre des Transports



JUN 02 2017

Ottawa, Canada K1A 0N5

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

RECEIVED/REÇU

JUN 09 2017

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Senator Merchant and Mr. Albrecht:

Thank you for your correspondence of March 9, 2017, regarding the Order Approving Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants. Please accept my apology for the delay in replying.

Further to correspondence from Transport Canada of April 20, 2016, the department has now concluded its analysis of the issue addressed by the Interim Order. The department examined a range of associated risks and considered input from major stakeholder groups and international developments. This was done in light of Transport Canada's current aviation medical program, which aligns, and in some cases exceeds, the approaches taken internationally. The conclusion of the analysis was that the department's current regulatory program effectively mitigates the risk of an unfit pilot operating a commercial aircraft and that no regulatory amendment having the same effect as the Interim Order is required.

As such, Interim Order No. 5 Respecting Flight Deck Occupants, which was made on June 16, 2016, and approved by the Governor in Council on June 21, 2016, will cease to have effect on June 16, 2017.

Again, thank you for writing.

Yours sincerely,

The Honourable Marc Gameau, P.C., M.P.
Minister of Transport

c.c. Mr. Vance Badawey, M.P.
Niagara Centre

Mr. Pierre-Luc Dusseault, M.P.
Sherbrooke



Annexe A

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 9 mars 2017

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports
Chambre des communes
Édifice de la Confédération, pièce 458
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

N/Réf.: TR/2016-26, Décret approuvant l'Arrêté d'urgence n° 4 visant les occupants
du poste de pilotage

Le Comité mixte s'est penché sur le *Décret approuvant l'Arrêté d'urgence n° 4 visant les occupants du poste de pilotage* à sa réunion du 1^{er} décembre 2016. Les membres ont alors convenu de vous faire part de la frustration du Comité devant la pratique de recourir à une succession d'arrêtés d'urgence en remplacement de règlements en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Comme vous le savez, le paragraphe 6.41(1) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise le ministre des Transports à prendre un arrêté d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la partie I de la *Loi*, afin de parer à un risque appréciable pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public. Aux termes des paragraphes 6.41(2) et (3) de la *Loi*, un arrêté d'urgence cesse d'avoir effet à défaut d'approbation par le gouverneur en conseil dans les 14 jours suivant sa prise. S'il est approuvé, l'arrêté cesse d'avoir effet un an après sa prise ou à l'entrée en vigueur du règlement ayant le même effet.

Le *Décret approuvant l'Arrêté d'urgence n° 4 visant les occupants du poste de pilotage* exige qu'un exploitant aérien canadien ou étranger, pendant l'exploitation dans l'espace aérien canadien, veille à ce qu'une deuxième personne se trouve toujours dans le poste de pilotage en l'absence d'un membre d'équipage de conduite, afin d'éviter qu'un membre d'équipage soit laissé seul.

Le premier *Arrêté d'urgence visant les occupants du poste de pilotage* a été pris le 27 mars 2015. Les exigences établies par le premier arrêté d'urgence ont été maintenues par la prise de deux autres arrêtés d'urgence le 10 avril 2015 et le 22 avril 2015. Enfin, le 30 avril 2015, le gouverneur en conseil a approuvé l'*Arrêté d'urgence n° 3*

- 2 -

visant les occupants du poste de pilotage. On s'attendait, paraît-il, à ce qu'un règlement ayant le même effet que les arrêtés d'urgence soit promulgué en 2016.



L'Arrêté d'urgence n° 3 allait expirer le 22 avril 2016. Le 21 avril 2016, cependant, le ministre des Transports a remplacé l'Arrêté d'urgence n° 3 par l'Arrêté d'urgence n° 4 *visant les occupants du poste de pilotage.* L'Arrêté d'urgence n° 4 a cessé d'avoir effet 14 jours après sa prise. Le 6 mai 2016, le gouverneur en conseil a approuvé l'Arrêté d'urgence n° 4 *visant les occupants du poste de pilotage,* dans le but d'en prolonger l'effet pendant un an. Or, l'Arrêté d'urgence n° 4 avait expiré la veille, de sorte qu'un nouvel arrêté d'urgence, l'Arrêté d'urgence n° 5 *visant les occupants du poste de pilotage,* a été pris le 16 juin 2016 et a été approuvé par le gouverneur en conseil le 21 juin 2016.

Le Comité s'est déjà penché sur les problèmes découlant de la prise d'une succession d'arrêtés d'urgence, en l'occurrence une série de 11 arrêtés visant des exploitants privés. Ces arrêtés s'échelonnaient sur une période de plus de trois ans et régissaient les exploitants privés d'aéronefs canadiens qui ne sont pas utilisés pour assurer un service aérien commercial. Le ministère des Transports considère manifestement le recours à une longue série d'arrêtés d'urgence comme une pratique acceptable. Cette pratique contourne toutefois la volonté expresse du Parlement. Les arrêtés d'urgence sont conçus pour fournir un moyen de faire face à une situation imprévue ayant donné lieu rapidement et provisoirement à un risque appréciable, et non pour remplacer les règlements ni pour éviter les contraintes du processus de réglementation. Bien que la série de cinq arrêtés d'urgence visant les occupants du poste de pilotage ne constitue pas un exemple aussi flagrant que les 11 arrêtés d'urgence visant les exploitants privés, les problèmes sont les mêmes dans les deux cas.

Le régime envisagé par le Parlement semble assez clair. Un arrêté d'urgence cesse d'avoir effet après 14 jours. S'il est requis pour une période plus longue, il peut être maintenu pendant un an avec l'approbation du gouverneur en conseil. Au bout d'un an, l'arrêté d'urgence doit être remplacé par un règlement en bonne et due forme. Le Comité avait espéré que l'engagement du Ministère de demander l'approbation du gouverneur en conseil lorsqu'un arrêté d'urgence est nécessaire pour plus de deux semaines démontrait sa reconnaissance de la volonté du Parlement. La prise de l'Arrêté d'urgence n° 4 *visant les occupants du poste de pilotage* et son approbation révèlent toutefois que le recours à une longue série d'arrêtés d'urgence est encore considéré comme une pratique acceptable.

Aux yeux du Comité, cette pratique contourne incontestablement la volonté expresse du Parlement. Les arrêtés d'urgence sont clairement conçus pour permettre au ministre de faire face à une situation imprévue ayant donné lieu rapidement et provisoirement à un risque appréciable. L'intention n'est pas qu'on y recoure à titre de remplacement quasi permanent de règlements, en particulier lorsque le soi-disant « risque appréciable » est attribuable à l'omission du ministère des Transports de mettre en place un nouveau règlement touchant une responsabilité qu'il avait estimé devoir assumer.

- 3 -



Le Comité ne peut faire autrement que conclure que la pratique de prendre une succession ininterrompue d'arrêtés d'urgence pour remplacer un règlement, avec ou sans l'approbation du gouverneur en conseil, va à l'encontre de l'esprit de l'article 6.41 de la *Loi sur l'aéronautique*. Par conséquent, nous sollicitons de nouveau votre assurance que cette pratique cessera. Puisque l'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les occupants du poste de pilotage* doit expirer en juin, nous souhaitons également obtenir votre assurance qu'un règlement portant sur la question des occupants du poste de pilotage sera en place d'ici là.

Vous remerciant d'avance de l'attention que vous porterez à cette affaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

La sénatrice Pana Merchant
Coprésidente

Harold Albrecht, député
Coprésident

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

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

/mh

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5



JUN 02 2017

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

RECEIVED/REÇU

JUN 09 2017

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Madame la Sénatrice,
Monsieur le Député,

Je donne suite à votre correspondance du 9 mars dernier concernant le décret approuvant l'arrêté d'urgence n° 4 visant les occupants du poste de pilotage. Veuillez excuser le retard avec lequel vous parvient la présente réponse.

Pour faire suite à la correspondance du 20 avril 2016 de Transports Canada, le Ministère a maintenant terminé son analyse de la question visée par l'arrêté d'urgence. Le Ministère a examiné divers risques connexes et il a tenu compte des commentaires des principaux groupes d'intervenants ainsi que des éléments nouveaux à l'échelle internationale. Cette démarche a été entreprise à la lumière du programme médical de l'aviation actuel de Transports Canada, qui harmonise, et dans certains cas excède, les approches adoptées à l'échelle internationale. L'analyse a permis de conclure que le programme réglementaire actuel du Ministère réduit de façon efficace le risque qu'un pilote inapte exploite un aéronef commercial et qu'aucune modification réglementaire ayant le même effet que l'arrêté d'urgence n'est requise.

Ainsi, l'arrêté d'urgence n° 5 visant les occupants du poste de pilotage, qui a été pris le 16 juin 2016 et qui a été approuvé par le gouverneur en conseil le 21 juin 2016, cessera d'avoir effet le 16 juin 2017.

En ce qui concerne la série d'arrêtés d'urgence et l'absence de réglementation à la fin de la période d'un an, Transports Canada est d'avis que l'article 6.41 de la *Loi sur l'aéronautique* n'empêche pas la prise d'arrêtés consécutifs au besoin, ni ne requiert une recommandation au gouverneur du conseil avant qu'une telle mesure ne soit possible.



Veuillez agréer, Madame la Sénatrice, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau".

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

c.c. Monsieur Vance Badawey
Député de Niagara-Centre

Monsieur Pierre-Luc Dusseault
Député de Sherbrooke

Appendix B

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 935-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

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

VICE-CHAIRS

MAURIL BÉLANGER, M.P.
GARRY BREITKREUZ, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 935-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

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

VICE-PRÉSIDENTS

MAURIL BÉLANGER, DÉPUTÉ
GARRY BREITKREUZ, DÉPUTÉ

February 19, 2015

Mr. John Moffet
 Director General
 Legislative and Regulatory Affairs
 Department of the Environment
 Place Vincent Massey, 21st Floor
 351 St. Joseph Blvd.
 GATINEAU, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Moffet:

Our File: SOR/2014-91, Regulations Establishing Conditions for Making
 Regulations Under Subsection 36(5.2) of the
 Fisheries Act

The above-mentioned instrument was before the Joint Committee at its meeting of February 5, 2014, at which time the following matters were discussed.

1. Paragraph 4(a)

The issues raised in relation to this paragraph essentially concern the meaning of the word “authorized.” It would appear from your letter of September 18, 2014, that the Department considers it possible to describe a deposit as both authorized and illegal at the same time: authorized under and for the purposes of a different federal or provincial law, but illegal under the *Fisheries Act*. Assuming this is correct, it would seem that this distinction could be made clearer in the Regulations, to address the apparent paradox of how the Minister can be said to authorize a deposit that has already been authorized.

While your letter contained no specific response on what is meant in this paragraph by an authorized deleterious substance – as opposed to the authorized deposit of a deleterious substance – it would seem from the frequency with which deposits are referred to in your letter that it is indeed the deposit of a deleterious substance that will be authorized and not the deleterious substance itself. Again, then, it would seem that this paragraph should be clarified to remove the

- 2 -



suggestion that a deleterious substance itself is somehow authorized under federal or provincial law.

2. Subparagraph 4(b)(i)

As detailed in my original letter, various documents that seem related to the *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life* were found on both the Environment Canada website and the website of the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME), but not a comprehensive document by that exact title that contains recommendations. Your letter included the address of a website maintained by the CCME where the Guidelines “are readily available to the public in both French and English,” and indicated that the Guidelines “consist of an introductory chapter supported by specific fact sheets on individual substances, and a summary table of the recommended quantity or concentration” as well as the *Guidance on the Site-Specific Application of Water Quality Guidelines in Canada: Procedures for Deriving Numerical Water Quality Objectives*.

It is undoubtedly clear to the Department what is meant by the reference in the Regulations, and readers who locate the webpage you have referred to may be able to ascertain that the individual documents and webpages under the heading *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life* all form part of the Guidelines. The issue raised, however, is whether there is some way to make this clearer in the Regulations themselves, for example by referring to the recommendations set out in the fact sheets or the summary table to the *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life*, and the recommendations derived from *Guidance on the Site-Specific Application of Water Quality Guidelines in Canada: Procedures for Deriving Numerical Water Quality Objectives*. Such an approach would also help indicate to readers who locate the “Guidelines and Objectives” page on the Environment Canada website (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=E9DBBC31-1>) that the various “Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life” documents compiled there are incomplete, although one wonders why this should be the case.

Given that these issues are relatively straightforward, it was the view of the Committee that a conversation with the appropriate officials might possibly aid in their resolution. With that in mind, I will contact your office shortly to discuss how best to proceed.

Yours sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mn



Ottawa ON K1A 0H3

MAR 17 2015

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

RECEIVED/REÇU
MAR 23 2015
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

RE: SOR/2014-91, *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*

Thank you for your letter dated February 19, 2015 concerning the *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*.

You indicate in your letter a conversation with the appropriate officials might possibly aid in the resolution of the issues that you believe are relatively straight forward. I will be pleased to arrange a conversation with the appropriate departmental officials at a mutually convenient time.

Should you have further questions, please do not hesitate to contact me at (819) 420-7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer at (819) 420-7811 who will be happy to coordinate a mutually convenient time.

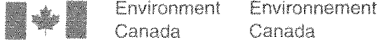
Yours truly,

John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs

c.c.: Carolyne Blain, A/Director General, Industrial Sectors Directorate
Michel Arès, Legal Counsel, Legal Services

Écologique Papier / Papier Éco-Logique





Ottawa ON K1A 0H3

MAY - 5 2015

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

RECEIVED/REÇU
MAY 11 2015
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Re: SOR/2014-91, *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*

Thank you for your letter dated February 19, 2015 and our subsequent teleconference on March 24, 2015 concerning the *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*, referred to below as the "Enabling Regulations".

During our call, you had requested that we provide, in writing, the explanations concerning the outstanding issues. As discussed, we do not anticipate any changes will be made to the Enabling Regulations.

Paragraph 4(a)

During our teleconference, you asked why paragraph 4(a) contains a reference to an authorized deleterious substance, rather than the authorized deposit of a deleterious substance. Different federal and provincial instruments may authorize the deposit of deleterious substances in different ways. The regulations are drafted such that they will encompass all of the potentially different federal/provincial approaches to authorizing deposits.

You also asked whether all possible deleterious substances would be captured under substance lists maintained by the federal government such as the Domestic Substance List (DSL). We explained that it is not possible to capture all deleterious substances by referring to statutory lists such as the DSL or Schedule 1 of CEPA as there are deleterious substances that are not included on any federal statutory list.

Additionally, it is important to note that the DSL is not an authorization regime and, as such, would not be applicable in the case of paragraph 4(a) in the Enabling Regulations. Rather, the DSL is an inventory of substances manufactured in, imported

.../2



- 2 -

into or used in Canada on a commercial scale between January 1, 1984 and December 31, 1986. The purpose of the DSL is to form the basis for determining whether a substance is "new" for the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Subparagraph 4(b)(i)

We have reviewed the website you referred to in your letter and we agree with you that the information is not in the most efficient form. We can confirm that links are available on this page to all key elements of the guidelines including the introductory chapter and the summary table of recommended quantity or concentration. We will work to improve the website as part of the overall Government-wide effort to reform the Government's websites.

Should you have further questions, please do not hesitate to contact me at (819) 420-7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J.M. Moffet", with a stylized flourish at the end.

John Moffet
Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

c.c.: Carolyn Blain, A/Director General, Industrial Sectors Directorate
Michel Arès, Legal Counsel, Legal Services

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWAY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



June 20, 2018

Mr. Mike Beale
Assistant Deputy Minister
Environmental Protection Branch
Environment and Climate Change Canada
Place Vincent Massey, 21st Floor
351 St. Joseph Blvd.
GATINEAU, Quebec K1A 0H3

Dear Mr. Beale:

Our File: SOR/2014-91, Regulations Establishing Conditions for Making
Regulations Under Subsection 36(5.2) of the
Fisheries Act

Before the above-noted file is placed before the Joint Committee, your
advice on the following matter would be appreciated.

Subparagraph 4(b)(i) of the Regulations incorporates by reference “the
recommendations of the *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic
Life* that were published in 1999 by the Canadian Council of Ministers of the
Environment, as amended from time to time, or the recommendations that were
derived from those guidelines on their site-specific application, as amended from
time to time.”

In a letter addressed to Director General John Moffet, dated February 19,
2015, it was pointed out that the various “Canadian Water Quality Guidelines for
the Protection of Aquatic Life” documents compiled on the “Guidelines and
Objectives” webpage on the Environment and Climate Change Canada website
(<https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=E9DBBC31-1>)
are incomplete. In a response dated May 5, 2015, Mr. Moffet agreed that the
information on the webpage “is not in the most efficient form,” although he
confirmed that “links are available on this page to all key elements of the
guidelines.” His response stated that the Department “will work to improve the

- 2 -

website as part of the overall Government-wide effort to reform the Government's websites.”



More than three years have passed since that commitment was made, yet a recent review of the Department's "Guidelines and Objectives" webpage suggests that improvements have yet to be made.

Section 18.3 of the *Statutory Instruments Act* requires that a regulation-making authority "ensure that a document, index, rate or number that is incorporated by reference is accessible." In light of this requirement, I would value your advice as to when the Department anticipates updating the website to improve accessibility to the *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life* and the recommendations that were derived from those guidelines on their site-specific application, based on the language used in the Regulations.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink that reads "P. Becklumb." The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Penny Becklumb
Counsel

/mh



Environment and
Climate Change Canada

Environnement et
Changement climatique Canada

Canada

Ottawa ON K1A 0H3

SEP 10 2018

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

RECEIVED / REÇU

SEPT. 10, 2018

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION



Dear Ms. Becklumb:

Re: SOR/2014-91, *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*

Thank you for your letter dated June 20, 2018 concerning the *Regulations Establishing Conditions for Making Regulations Under Subsection 36(5.2) of the Fisheries Act*.

In your letter, you inquire as to when the Department's website will be updated to improve accessibility to the *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life* and the recommendations that were derived from those guidelines on their site-specific application. This is in follow-up to your February 19, 2015 letter where you noted that the guideline documents are available on both the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) website as well as the ECCC website.

In our previous response, we committed to look for opportunities to improve the website as part of the Government-wide effort to reform the Government's website. With the recent move and streamlining of the Department's web-content to Canada.ca, the CCME website is now the primary source of the guidelines, as they were developed through the CCME.

We have confirmed that the guidelines continue to be accessible to the public, available electronically on the web, in both official languages, and without cost to the public. Any remaining hyperlinks to the Water Quality Guidelines on Canada.ca are redirected to the CCME website and any documents referenced on Canada.ca are substance-specific to support the administration of specific risk management instruments. The *Canadian Water Quality Guidelines for the Protection of Aquatic Life* is organized with an index that allows the public to choose the substance on which they would like to have more information. This is accessible at <http://ceqg-rcqe.ccme.ca/en/index.html>.

- 2 -



While ECCC is not the host of the guideline website, we believe that any improvements made to the accessibility of the information would be of value to the public. As such, we brought your concerns to the CCME. They informed us that CCME's Water Management Committee and Contaminated Sites Working Group is reviewing the Canadian Environmental Quality Guidelines and guideline development process to identify the needs of the end-users, assess how guidelines meet end-user needs, and identify any gaps to be addressed.

The Department is pleased that the CCME intends to work on the issue of accessibility and the needs of end-users and we will work closely with CCME colleagues on this initiative. In the interim, it is our view that the guidelines continue to be accessible to the public, and we hope this addresses the Committee's concerns.

Finally, we are also aware of the Government's Response to your Committee's Fourth Report (Report No. 92) tabled in Parliament on July 18, 2018, which indicates that the Department of Justice and the Treasury Board Secretariat are developing guidance on the use of incorporated documents in support of the *Cabinet Directive of Regulation*. Once this guidance is available, please rest assured that the Department of the Environment will consider it when incorporating documents.

If you have further questions, please contact me at (819) 420-7907 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John Moffet".

John Moffet
Assistant Deputy Minister
Environmental Protection Branch

c.c.: Daniel Wolfish, A/Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

Marc D'Iorio, Director General
Industrial sectors, Chemicals, and Waste Directorate

M^e Michel Arès, Legal Counsel, Legal Services

Annexe B

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 19 février 2015

Monsieur John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Place Vincent Massey, 21^e étage
351, boulevard St-Joseph
GATINEAU (Québec) K1A 0H3

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2014-91, Règlement prévoyant les conditions de prise des
règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi
sur les pêches

Le Comité mixte a examiné le texte réglementaire susmentionné à sa réunion du 5 février 2014, date à laquelle il a discuté des questions suivantes.

1. Alinéa 4a)

Les questions soulevées à l'égard de cet alinéa concernent essentiellement le sens du mot « autorisé ». Il semble, à la lecture de votre lettre du 18 décembre 2014, que le Ministère considérerait possible de qualifier l'immersion ou le rejet d'une substance à la fois d'autorisé et d'illégal : autorisé aux fins d'une loi fédérale ou provinciale différente, mais illégal aux termes de la *Loi sur les pêches*. Si tel est le cas, il semblerait y avoir lieu de rendre cette distinction plus claire dans le *Règlement*, pour éclaircir le paradoxe apparent qui se pose si l'on peut dire que le ministre autorise une immersion ou un rejet qui a déjà été autorisé.

Bien que vous n'expliquiez pas précisément dans votre lettre ce qu'on entend dans cet alinéa par « substance nocive autorisée » (plutôt qu'« immersion ou rejet autorisé d'une substance nocive »), il semble, par la fréquence à laquelle vous mentionnez l'immersion ou le rejet dans votre lettre, que c'est l'immersion ou le rejet d'une substance nocive qui serait autorisé et non la substance nocive elle-même. Ainsi, il semblerait nécessaire de clarifier cet alinéa pour éviter toute interprétation selon laquelle la substance nocive elle-même serait autorisée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale.



2. Sous-alinéa 4b)(i)

Comme je l'expliquais en détail dans ma première lettre, on trouve sur le site Web d'Environnement Canada comme sur le site Web du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) divers documents qui semblent liés aux *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique*, mais aucun document exhaustif portant ce titre exact et présentant les recommandations en question. Vous mentionnez dans votre lettre l'adresse d'un site Web du CCME, sur lequel « on peut les consulter facilement, en français et en anglais ». Il y est indiqué que ces recommandations « consistent en un chapitre d'introduction, étayé par des feuillets d'information sur les substances visées et en un tableau sommaire des quantités ou concentrations recommandées », en plus de s'accompagner d'un document intitulé *Guide concernant l'application propre à un lieu des recommandations pour la qualité des eaux au Canada : procédures d'établissement d'objectifs numériques de qualité de l'eau*.

Le Ministère semble savoir exactement à quoi renvoie le *Règlement*, et les lecteurs qui consultent la page Web à laquelle vous les renvoyez peuvent aller vérifier si les documents et les pages Web qu'on trouve sous le titre *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* font tous partie des recommandations en question. Il y a toutefois lieu de se demander s'il serait possible de clarifier la chose dans le *Règlement* lui-même, par exemple par un renvoi aux recommandations présentées dans les feuilles d'information ou le tableau sommaire des *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* ainsi qu'aux recommandations tirées du *Guide concernant l'application propre à un lieu des recommandations pour la qualité des eaux au Canada : procédures d'établissement d'objectifs numériques de qualité de l'eau*. Cette précision permettrait d'indiquer aux lecteurs qui consultent la page « Directives et objectifs » qu'on trouve sur le site Web d'Environnement Canada (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=E9DBBC31-1>) que les divers documents constituant les « *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* » qui sont compilés sur cette page sont incomplets, bien qu'il y ait lieu de se demander pourquoi il en est ainsi.

Comme il s'agit de questions relativement simples, le Comité est d'avis qu'une conversation avec les fonctionnaires compétents pourrait permettre de régler le problème. Je communiquerai sous peu avec votre bureau, dans cet esprit, pour discuter de la meilleure façon de procéder.

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

/mn

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 17 mars 2015

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

Madame,

OBJET : DORS/2014-91, Règlement prévoyant les conditions de prise des
règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi sur
les pêches

Je vous remercie de votre lettre du 19 février 2015 concernant le *Règlement prévoyant les conditions de prise des règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi sur les pêches*.

Vous indiquez dans votre lettre qu'une conversation avec les fonctionnaires compétents pourrait permettre de régler le problème que vous qualifiez de relativement simple. C'est avec plaisir que j'organiserai une conversation avec les fonctionnaires compétents au moment qui conviendra à tous.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi (819-420-7907) ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires (819-420-7811), et nous nous ferons un plaisir de nous coordonner avec vous pour trouver un moment qui conviendra à tous.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires

c.c. Carolyne Blain, directrice générale par intérim,
Direction des secteurs industriels
Michel Arès, conseiller juridique, Services juridiques

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 5 mai 2015

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

Madame,

Objet : DORS/2014-91, Règlement prévoyant les conditions de prise des
règlements en vertu du paragraphe 36(5.1) de la Loi
sur les pêches

Je vous remercie de votre lettre du 19 février 2015 et de notre téléconférence subséquente, du 24 mars 2015, concernant le *Règlement prévoyant les conditions de prise des règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi sur les pêches*, ci-dessous appelé « règlement habilitant ».

Pendant cet appel, vous nous avez demandé de vous fournir, par écrit, les explications des questions en suspens. Comme nous en avons discuté, nous ne nous attendons pas à ce que des modifications soient apportées au règlement habilitant.

Alinéa 4a)

Pendant notre téléconférence, vous nous avez demandé pourquoi l'alinéa 4a) renvoie à une « substance nocive autorisée » plutôt qu'à l'immersion ou au rejet autorisé d'une substance nocive. Divers textes réglementaires fédéraux et provinciaux peuvent autoriser l'immersion ou le rejet de substances nocives. Le *Règlement* est rédigé de manière à englober toutes les mesures fédérales ou provinciales possibles autorisant l'immersion ou le rejet de substances.

Vous nous avez également demandé si toutes les substances nocives possibles seraient comprises aux listes de substances du gouvernement fédéral dont la Liste intérieure des substances (LIS). Nous vous avons expliqué qu'il n'était pas possible d'inclure toutes les substances nocives possibles en renvoyant aux listes figurant dans les lois, comme la LIS ou celle qu'on trouve à l'annexe 1 de la LCPE, puisqu'il y a des substances nocives qui ne figurent à aucune liste incluse dans les lois fédérales.

- 2 -

De plus, il faut souligner que la LIS ne constitue pas en soi un régime d'autorisation et qu'à ce titre, elle ne s'appliquerait pas dans le cas de l'alinéa 4a) du règlement habilitant. La LIS se veut plutôt un inventaire des substances fabriquées, importées ou utilisées au Canada à des fins commerciales entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986. L'objectif de la LIS est d'établir une référence de base pour déterminer si une substance est considérée « nouvelle » aux fins de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.



Sous-alinéa 4b)(i)

Nous avons examiné le site Web que vous mentionnez dans votre lettre et convenons que l'information qui s'y trouve n'est pas présentée de la manière la plus efficace. Nous pouvons vous confirmer que les liens qui y figurent mènent tous aux principaux éléments des recommandations, y compris au chapitre Introduction ainsi qu'au tableau sommaire des quantités ou concentrations recommandées. Nous nous efforcerons d'améliorer le site Web dans le cadre de l'effort pangouvernemental général de réforme des sites Web du gouvernement.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi (819-420-7907) ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires (819-420-7811).

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

John Moffet
Directeur général
Affaires législatives et réglementaires

c.c. Carolynne Blain, directrice générale par intérim,
Direction des secteurs industriels
Michel Arès, conseiller juridique, Services juridiques

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 juin 2018

Monsieur Mike Beale
Sous-ministre adjoint
Direction générale de la protection de l'environnement
Environnement et Changement climatique Canada
Place Vincent Massey, 21^e étage
351, boulevard St-Joseph
GATINEAU (Québec) K1A 0H3

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2014-91, Règlement prévoyant les conditions de prise des
règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi
sur les pêches

Votre avis sur la question suivante serait apprécié avant que le dossier en objet ne soit soumis au Comité mixte.

Il est question, au sous-alinéa 4b)(i) du *Règlement*, des « recommandations du Conseil canadien des ministres de l'Environnement énoncées dans le document intitulé *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* publié en 1999, avec ses modifications successives, ou [des] recommandations spécifiques applicables au lieu découlant de celles-ci, avec leurs modifications successives ».

Dans une lettre en date du 19 février 2015 envoyée au directeur général John Moffet, il est indiqué que les divers documents constituant les « Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique » qui sont compilés à la page « Directives et objectifs » qu'on trouve sur le site Web d'Environnement et Changement climatique Canada (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=19DBBC31-1>) sont incomplets. Dans une réponse en date du 5 mai 2015, M. Moffet convenait que l'information qui s'y trouve « n'est pas présentée de la manière la plus efficace », mais confirmait que « les liens qui y figurent mènent tous aux principaux éléments des recommandations ». Selon sa réponse, le Ministère s'efforcera « d'améliorer le site Web dans le cadre de l'effort pangouvernemental général de réforme des sites Web du gouvernement ».

- 2 -



Plus de trois ans se sont écoulés depuis cette promesse, et un examen récent de la page Web du Ministère intitulée « Directives et objectifs » porte à croire que les améliorations voulues n'ont pas encore été apportées.

L'article 18.3 de la *Loi sur les textes réglementaires* dicte que l'autorité réglementaire « veille à ce que le document, l'indice, le taux ou le nombre incorporé par renvoi soit accessible ». À la lumière de cette obligation, je sollicite votre avis pour déterminer quand le Ministère compte mettre son site Web à jour pour améliorer l'accessibilité des *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* et des recommandations spécifiques applicables au lieu découlant de celles-ci, pour reprendre le libellé du *Règlement*.

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

Penny Becklumb
Conseillère juridique

/mh

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 10 septembre 2018

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

Madame,

Objet : DORS/2014-91, Règlement prévoyant les conditions de prise des
règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi
sur les pêches

Je vous remercie de votre lettre du 20 juin 2018 concernant le *Règlement prévoyant les conditions de prise des règlements en vertu du paragraphe 36(5.2) de la Loi sur les pêches*.

Dans votre lettre, vous demandez quand le site Web du Ministère sera mis à jour pour améliorer l'accessibilité des *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* et des recommandations spécifiques applicables au lieu découlant de celles-ci. Cette correspondance faisait suite à votre lettre du 19 février 2015, dans laquelle vous indiquiez que les documents faisant partie de ces recommandations étaient accessibles sur le site Web du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) comme sur celui d'ECCE.

Dans notre réponse précédente, nous nous étions engagés à chercher des moyens d'améliorer le site Web dans le cadre de l'effort pangouvernemental destiné à réformer le site Web du gouvernement. Compte tenu des changements récents et de la simplification du contenu Web du Ministère sur le site Canada.ca, le site Web du CCME est désormais la principale source où trouver ces recommandations, puisqu'elles ont été mises au point par le CCME.

Nous avons vérifié et confirmé que ces recommandations demeurent accessibles au public sur le site Web, sous forme électronique, dans les deux langues officielles, gratuitement. Tous les hyperliens qui restent vers les recommandations pour la qualité des eaux sur le site Canada.ca redirigent l'utilisateur vers le site Web du CCME, et tous les documents mentionnés sur Canada.ca sont associés à des substances en particulier, pour faciliter l'administration de mesures spécifiques de gestion des risques. Les *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique* s'accompagnent d'un index, afin que les membres du public puissent cibler la substance sur laquelle ils souhaitent obtenir de l'information. On le trouve à l'adresse <http://ceqg-rcqe.ccme.ca/fr/index.html>.

- 2 -



Bien qu'ECCC n'héberge pas lui-même le site où se trouvent ces recommandations, nous croyons que toute amélioration de l'accessibilité de l'information serait bénéfique pour le public. Par conséquent, nous avons fait part de vos préoccupations au CCME, qui nous a informés que le Comité de gestion de l'eau et le Groupe de travail sur les lieux contaminés du CCME sont en train d'examiner les Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement et le processus d'établissement de recommandations pour cerner les besoins des utilisateurs et évaluer comment les recommandations y répondent, puis mettre en lumière toute lacune devant être corrigée.

Le Ministère est heureux que le CCME ait l'intention de travailler à la question de l'accessibilité et des besoins des utilisateurs, et nous travaillerons en collaboration avec nos collègues du CCME en ce sens. Dans l'intervalle, nous sommes d'avis que ces recommandations demeurent accessibles au public et espérons que cela répond aux préoccupations du Comité.

Enfin, nous sommes aussi au courant de la réponse du gouvernement au quatrième rapport de votre comité (le rapport n° 92), qui a été déposé au Parlement le 18 juillet 2018, dans lequel le gouvernement indique que le ministère de la Justice et le Secrétariat du Conseil du Trésor sont en train d'élaborer des lignes directrices liées à l'utilisation de documents incorporés par renvoi, à l'appui de la *Directive du Cabinet sur la réglementation*. Soyez assurés que dès qu'elles seront prêtes, le ministère de l'Environnement en tiendra compte lorsqu'il incorpore les documents à des règlements par renvoi.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi (819-420-7907) ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires (819-420-7811).

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

John Moffet
Sous-ministre adjoint
Direction générale de la protection de l'environnement

c.c. Daniel Wolfish, directeur général par intérim,
Direction des affaires législatives et réglementaires
Marc D'lorio, directeur général
Direction des secteurs industriels, des substances chimiques et des déchets
Michel Arès, conseiller juridique, Services juridiques

Appendix C

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAU, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAU, DÉPUTÉ

August 21, 2018

Mr. Richard Roulx
 Director, Corporate Secretariat
 Department of Transport
 Place de Ville, Tower C
 29th Floor — Mail Stop: XMSA
 330 Sparks St.
 Ottawa, ON K1A 0N5

Dear Mr. Roulx:

Our File: SOR/2014-308, Regulations Amending the Port Authorities
 Operations Regulations

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

As per paragraph 31.1(2)(a), the Authority is prohibited from permitting a truck to gain access to Port Metro Vancouver unless it is driven on behalf of a person who holds a valid authorization. Subsection 31.1(3) then states:

- (3) An authorization is valid if the holder complies with, or ensures that the holder's drivers comply with, any of the following requirements that are established by the Authority and specified in the authorization:
- (a) requirements respecting an appointment or reservation system for trucks;
 - (b) requirements respecting the identification of trucks that gain access to Port Metro Vancouver; and
 - (c) requirements respecting the tracking and monitoring of trucks in Port Metro Vancouver.

- 2 -

(3) L'autorisation est valide si son titulaire se conforme, ou veille à ce que ses conducteurs se conforment, aux exigences ci-après établies par l'Administration et précisées dans l'autorisation :



- a) les exigences visant un système de rendez-vous ou de réservation pour des camions;
- b) les exigences visant l'identification des camions qui accèdent au Port Metro Vancouver;
- c) les exigences visant le repérage et la surveillance des camions au Port Metro Vancouver.

The use of the word “or” (“ou”) in the portion of subsection 31.1(3) preceding paragraph (a) could be read as indicating that the authorization is valid as long as either the holder complies with the requirements, or the holder ensures that the drivers do, but not necessarily both. Is that what is intended? If the intent is to impose two distinct duties on the holder – a personal duty and a supervisory duty – the word “and” would seem more accurate.

In addition, the English version could be read as indicating that the authorization is valid as long as “any” of the specified requirements are complied with, rather than each of them. Again, if the intent is that each of the requirements established by the Authority and specified in the authorization must be complied with, then it would seem the English version should be amended.

Finally, as subsection 31.1(3) is currently drafted, the authorization automatically ceases to be valid when there is a lack of compliance with the requirements. How does this work, in practice? Specifically, who makes this determination and when? How is it communicated to the parties concerned? Can an authorization that has ceased to be valid become valid again, or is a new authorization possible?

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mh



Transport Canada Transports Canada

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



JAN 11 2019

Your file Votre référence

Our file Notre référence

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

RECEIVED/REÇU

JAN 15 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

**Your file: SOR/2014-308, Regulations Amending the Port Authorities
Operations Regulations**

Thank you for your letter of August 21, 2018, about subsections 31.1(2) and (3) of the *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulation* (the "Regulations").

1. The use of "or / ou" in Subsection 31(3)

You have asked about the intent behind the use of "or" in subsection 31.1(3) of the Regulations.

In that subsection, "or" is used because there are two possible, and mutually exclusive, types of "holder": the holder who is an owner-operator and the holder who is a company. The intent is therefore to address the holders themselves, who can be physical persons (an owner-operator) or a company.

2. The word "any" in the English version of Subsection 31.1(3)

Still in subsection 31.1(3) of the Regulations, you have asked if the English version could be read as requiring compliance with only one of the requirements in paragraphs (a) to (c).

Both English and French versions of this subsection have the same meaning and intent, which is that all of the requirements set out from paragraphs 31.1(3) (a) to (c) have to be complied with. The French version does this by the use of "(...) se conforment, aux exigences ci-après (...)", while in the English version, this is done by the use of the conjunction "and" at the end of paragraph (b). If the intent were to allow compliance with only one of the requirements, the conjunction "or" would have been used instead of "and".

.../2

Canada

www.ic.gc.ca

03-0418 (1307-02)

-2-



3. Subsection 31.1(3) – validity of the authorization

Finally, you asked how does subsection 31.1(3) work in practice, more particularly who determines that an authorization has ceased to be valid, when is that determination made and how is it communicated to the parties concerned.

The authorization to transport containers by truck in Port Metro Vancouver is issued by the Vancouver Fraser Port Authority. Compliance with the conditions found in subsection 31.1(3) is administered through an access agreement between trucking companies and the Port Authority. Authorizations can be terminated by the Port Authority when noncompliance with the requirements of the Regulations occur. Terminated authorizations cannot be reactivated but applicants are able to apply to the Authority for a new access arrangement.

If you have any further inquiries, please do not hesitate to contact me at 613-991-3607 or Stephen Cole, Ports and Seaway Policy, Transport Canada at 613-993-0484.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jimmy Brackenridge'. The signature is stylized and somewhat cursive.

Jimmy Brackenridge
Director
Corporate Secretariat

Annexe C

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 21 août 2018

Monsieur Richard Roulx
Directeur, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
29^e étage, boîte postale XMSA
33, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2014-308, Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

J'ai examiné le texte réglementaire susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte, et je vous saurais gré de me donner votre avis sur les questions suivantes.

Aux termes de l'alinéa 31.1(2)a), il est interdit à l'Administration de permettre à un camion d'accéder au Port Metro Vancouver, à moins que le conducteur du camion agisse pour le compte du titulaire d'une autorisation valide. Le paragraphe 31.1(3) stipule ensuite ceci :

(3) L'autorisation est valide si son titulaire se conforme, ou veille à ce que ses conducteurs se conforment, aux exigences ci-après établies par l'Administration et précisées dans l'autorisation :

- a) les exigences visant un système de rendez-vous ou de réservation pour des camions;
- b) les exigences visant l'identification des camions qui accèdent au Port Metro Vancouver;
- c) les exigences visant le repérage et la surveillance des camions au Port Metro Vancouver.

(3) An authorization is valid if the holder complies with, or ensures that the holder's drivers comply with, any of the following requirements that are established by the Authority and specified in the authorization:

- (a) requirements respecting an appointment or reservation system for trucks;
- (b) requirements respecting the identification of trucks that gain access to Port Metro Vancouver; and
- (c) requirements respecting the tracking and monitoring of trucks in Port Metro Vancouver.

- 2 -

L'emploi de la conjonction «ou» (or) dans la partie du paragraphe 31.1(3) précédant l'alinéa a) pourrait signifier que l'autorisation est valide pourvu que le titulaire respecte les exigences, ou qu'il veille à ce que les conducteurs les respectent, mais pas nécessairement les deux. Est-ce la bonne interprétation? Si l'objectif est d'imposer deux obligations distinctes au titulaire, à savoir une obligation personnelle et une obligation de supervision, alors la conjonction «et» semblerait plus juste.



De plus, à la lecture de la version anglaise, on pourrait présumer que l'autorisation est valide pourvu que l'une ou l'autre (any) des exigences soit respectée, plutôt que chacune d'entre elles. Ici encore, si l'objectif est que soit respectée chacune des exigences établies par l'Administration et précisées dans l'autorisation, une modification à la version anglaise semble s'imposer.

Enfin, dans sa formulation actuelle, le paragraphe 31.1(3) indique que la validité de l'autorisation prend automatiquement fin si les exigences ne sont pas respectées. Comment cette disposition est-elle appliquée concrètement? C'est-à-dire par qui et quand cette situation est-elle déterminée? Comment l'information est-elle communiquée aux parties concernées? Une autorisation invalidée peut-elle redevenir valide ou est-il possible d'obtenir une nouvelle autorisation?

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de recevoir, Monsieur, mes plus sincères salutations.

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mh

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 11 janvier 2019

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

Madame,

V/Réf.: DORS/2014-308, Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

Je vous remercie de votre lettre du 21 août 2018 au sujet des paragraphes 31.1(2) et 31.1(3) du *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (le « *Règlement* »).

1. Emploi de « ou/or » au paragraphe 31(3)

Vous avez demandé des précisions sur le sens de la conjonction « ou » au paragraphe 31.1(3) du *Règlement*.

Dans ce paragraphe, « ou » est employé parce qu'il existe deux types possibles et mutuellement exclusifs de « titulaire » : un propriétaire exploitant et une entreprise. L'intention est de faire la distinction entre les titulaires, à savoir entre une personne physique (propriétaire exploitant) et une personne morale (entreprise).

2. Le mot « any » dans la version anglaise du paragraphe 31.1(3)

Toujours au paragraphe 31.1(3) du *Règlement*, vous avez demandé si l'on pouvait présumer que la version anglaise exige le respect de l'une ou l'autre des exigences énoncées aux alinéas a) à c).

Les versions anglaise et française de ce paragraphe ont le même sens et le même objectif, à savoir que toutes les exigences prévues aux alinéas a) à c) du paragraphe 31.1(3) doivent être respectées. La version française l'indique dans la formulation « [...] se conformer, aux exigences ci-après [...] » alors que la version anglaise le précise par l'emploi de la conjonction « and » à la fin de l'alinéa b). Si l'objectif avait été de permettre la conformité à l'une ou l'autre des exigences, la conjonction « or » et non pas « and » aurait été employée.

- 2 -

3. Paragraphe 31.1(3) – validité de l'autorisation



Enfin, vous avez demandé des précisions sur l'application concrète du paragraphe 31.1(3), à savoir qui détermine que la validité de l'autorisation a pris fin, quand cette détermination est effectuée et comment l'information est communiquée aux parties concernées.

L'autorisation de transport de conteneurs par camion dans le Port Metro Vancouver est délivrée par l'Administration portuaire Vancouver Fraser. Le respect des conditions établies au paragraphe 31.1(3) est prévu par une entente d'accès entre les entreprises de camionnage et l'Administration portuaire. Cette dernière peut mettre un terme à l'autorisation en cas de non-conformité aux exigences prévues au *Règlement*. Une autorisation résiliée ne peut être réactivée, mais une nouvelle entente d'accès peut être demandée auprès de l'Autorité portuaire.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 613-991-3607 ou avec Stephen Cole, Politiques portuaires et Voie maritime, Transports Canada, au 613-993-0484.

J'espère que ces précisions répondent à vos questions et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jimmy Brackearidge
Directeur
Secrétariat ministériel

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* SOR/DORS/2014-308

Registration
SOR/2014-308 December 12, 2014

Enregistrement
DORS/2014-308 Le 12 décembre 2014

CANADA MARINE ACT

LOI MARITIME DU CANADA

**Regulations Amending the Port Authorities
Operations Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur
l'exploitation des administrations portuaires**

P.C. 2014-1463 December 12, 2014

C.P. 2014-1463 Le 12 décembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 62(1)(b), (d) and (e) of the *Canada Marine Act*², makes the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des alinéas 62(1)b), d) et e) de la *Loi maritime du Canada*², Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES
OPERATIONS REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR
L'EXPLOITATION DES ADMINISTRATIONS
PORTUAIRES**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Section 31.1 of the *Port Authorities Operations Regulations*¹ and the heading before it are replaced by the following:

1. L'article 31.1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*¹ et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

CONTAINER TRUCKING — PORT
METRO VANCOUVER

TRANSPORT DE CONTENEURS PAR CAMION —
PORT METRO VANCOUVER

31.1 (1) The following definitions apply in this section.
"Authority" means the Vancouver Fraser Port Authority. (*Administration*)
"authorization" means a written authorization issued by the Authority to transport containers by truck in Port Metro Vancouver. (*autorisation*)
"Container Trucking Act" means the British Columbia *Container Trucking Act*, S.B.C. 2014, c. 28. (*loi sur le transport de conteneurs par camion*)
"Port Metro Vancouver" means the Authority's port. (*Port Metro Vancouver*)

31.1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.
« Administration » L'Administration portuaire de *Vancouver Fraser*. (*Authority*)
« autorisation » Autorisation écrite délivrée par l'Administration pour le transport de conteneurs par camion dans le *Port Metro Vancouver*. (*authorization*)
« loi sur le transport de conteneurs par camion » La loi de la Colombie-Britannique intitulée *Container Trucking Act*, S.B.C. 2014, ch. 28. (*Container Trucking Act*)
« Port Metro Vancouver » Le port de l'Administration. (*Port Metro Vancouver*)

(2) Subject to subsections (5) and (6), the Authority shall not permit a truck to gain access to Port Metro Vancouver for the purpose of transporting a container unless

(2) Sous réserve des paragraphes (5) et (6), il est interdit à l'Administration de permettre à un camion d'accéder au Port Metro Vancouver dans le but de transporter un conteneur à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- (a) the driver of the truck is employed by or is acting, either directly or indirectly, on behalf of a person who holds a valid authorization;
- (b) the person who holds the authorization also holds a licence under the *Container Trucking Act* to transport containers by truck in Port Metro Vancouver; and
- (c) the licence is not under suspension.

- a) le conducteur du camion est un employé du titulaire d'une autorisation valide ou il agit, directement ou indirectement, pour le compte de celui-ci;
- b) la personne qui est titulaire de l'autorisation est aussi titulaire d'une licence pour le transport de conteneurs par camion dans le Port Metro Vancouver en vertu de la loi sur le transport de conteneurs par camion;
- c) la licence n'est pas suspendue.

(3) An authorization is valid if the holder complies with, or ensures that the holder's drivers comply with, any of the following

(3) L'autorisation est valide si son titulaire se conforme, ou veille à ce que ses conducteurs se conforment, aux exigences

² S.C. 1998, c. 10
¹ SOR/2000-55

² L.C. 1998, ch. 10
¹ DORS/2000-55

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* SOR/DORS/2014-308

requirements that are established by the Authority and specified in the authorization:

- (a) requirements respecting an appointment or reservation system for trucks;
- (b) requirements respecting the identification of trucks that gain access to Port Metro Vancouver; and
- (c) requirements respecting the tracking and monitoring of trucks in Port Metro Vancouver.

(4) For greater certainty, a licence referred to in paragraph (2)(b) includes an authorization that is deemed to be a licence under the *Container Trucking Act*.

(5) Subsection (2) does not apply if there is an emergency that poses a risk to the safety of persons or property in Port Metro Vancouver or a risk to the environment and if containers must be transported by truck to mitigate or help mitigate that risk.

(6) Paragraphs (2)(b) and (c) do not apply in respect of a truck that is transporting a container to or from a location outside of the Lower Mainland of British Columbia.

APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

2. For the purposes of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day on which the *Container Trucking Act*, S.B.C. 2014, c. 28 comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Vancouver-Fraser Port Authority, which uses the trade name Port Metro Vancouver (the Port), currently licenses trucks that carry containers to and from port property for delivery in the Lower Mainland of British Columbia (B.C.). Section 31.1 of the *Port Authorities Operations Regulations* (the Regulations) prevents the Port from allowing trucks to access its property to move a container unless it has issued the truck operator a licence and the holder of the licence complies with certain minimum conditions, including minimum rates of remuneration and fuel surcharges.

As part of the Joint Action Plan (the Action Plan), negotiated to end a trucking dispute at the Port in early 2014, the Province of British Columbia (the Province) introduced legislation (the *Container Trucking Act*) [the Act] to regulate the container trucking sector in the Lower Mainland, which is expected to come into force in December 2014. The legislation creates an obligation on persons that provide prescribed container trucking services in B.C. to hold

ci-après établies par l'Administration et précisées dans l'autorisation :

- a) les exigences visant un système de rendez-vous ou de réservation pour des camions;
- b) les exigences visant l'identification des camions qui accèdent au Port Metro Vancouver;
- c) les exigences visant le repérage et la surveillance des camions au Port Metro Vancouver.

(4) Il est entendu que la licence visée à l'alinéa (2)b) comprend l'autorisation qui est réputée être une licence en vertu de la loi sur le transport de conteneurs par camion.

(5) Le paragraphe (2) ne s'applique pas s'il y a une urgence qui pose un risque pour la sécurité des personnes ou des biens au Port Metro Vancouver ou un risque pour l'environnement et si des conteneurs doivent être transportés par camion pour atténuer, ou aider à atténuer, ces risques.

(6) Les alinéas (2)b) et c) ne s'appliquent pas à l'égard d'un camion qui transporte un conteneur à destination ou en provenance d'un lieu à l'extérieur du Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET

2. Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la loi de la Colombie-Britannique intitulée *Container Trucking Act*, S.B.C. 2014, ch. 28 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui utilise la dénomination commerciale Port Metro Vancouver (le port), octroie actuellement des licences aux camions qui transportent des conteneurs à destination et en provenance de ses installations pour une livraison dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. L'article 31.1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (le Règlement) empêche le port de permettre aux camions d'accéder à ses installations pour déplacer un conteneur à moins qu'il ait octroyé une licence à ce camionneur et que le titulaire de la licence se conforme à certaines conditions minimales, y compris des taux de rémunération et des suppléments pour carburant minimaux.

Dans le cadre du plan d'action conjoint (le plan d'action), négocié afin de mettre un terme à un différend en matière de camionnage survenu au port au début de 2014, la province de la Colombie-Britannique (la province) a déposé une loi (la loi sur le transport de conteneurs par camion) pour réglementer le secteur du transport de conteneurs par camion dans le Lower Mainland, laquelle devrait entrer en vigueur en décembre 2014. Cette loi oblige les personnes

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* **SOR/DORS/2014-308**

a licence, issued by the Province, to transport containers by truck within certain areas of the province, including the Port. The Act provides a general framework for the issuance, amendment, cancellation and suspension of trucking licences, the setting of rates of remuneration, the conduct of audits and investigations, and the issuance of penalties for non-compliance.

The Regulations must be amended to align with the new provincial legislative and regulatory regime, which includes the licensing of container trucks.

Background

Trucking services at the Port are provided by trucking companies and independent owner-operators. Trucking companies provide services directly to the shipper, receiver, importer or exporter. Independent owner-operators own a truck and contract their services to trucking companies. There are currently approximately 800 owner-operators who provide services at the Port.

Truck operators transport containers into, from, and within the Port, to and from warehouses and distribution centres. Drivers, both employees of companies and owner-operators, can be unionized or non-unionized.

Section 31.1 of the existing Regulations places a legal obligation on the Port to prohibit access to a container truck unless the Port has issued a licence, and the holder of the licence is in compliance with a minimum set of conditions.

One of the conditions of the licence is the minimum rates of remuneration that must be paid to an independent owner-operator of a truck. The rates cannot be less than the rates that are set out in the collective agreement that is binding on the owner-operator, or if there is no such agreement, then those set out in an applicable law. If there is no collective agreement and no applicable law, then the rates are those set out in the "Memorandum of Agreement between the Trucking Companies (Owners/Brokers) and the Vancouver Container Truckers' Association," dated July 29, 2005 (known as the MOA). The MOA is referenced in the Regulations.

On February 26, 2014, a work stoppage by container truck drivers shut down the Port for several weeks. Their main concerns were the long wait times at port terminals and rates of pay that were less than those prescribed in the Regulations and collective agreements. This disruption affected regional and national supply chains which are critical to the national economy and Canada's international trade.

To respond to the issues that were raised by the trucking industry, the Action Plan was developed by the Government of Canada, the Province of British Columbia, the Port and trucking industry stakeholders in order to restore stability to the container trucking sector. Stabilizing port operations maintains the Port's reputation as a reliable component of the Asia-Pacific Gateway and the associated international supply chains that serve Canada's international trade. Container truck drivers returned to work on March 27, 2014.

As part of the implementation of the Action Plan, the Province introduced the *Container Trucking Act* on October 23, 2014, to

qui fournissent des services prescrits de transport de conteneurs en Colombie-Britannique à détenir une licence, délivrée par la province, pour transporter des conteneurs dans certaines régions, y compris le port. La loi fournit un cadre général pour l'octroi, la modification, l'annulation et la suspension de licences de camionnage, l'établissement des taux de rémunération, la tenue de vérifications et d'enquêtes, et l'imposition de pénalités pour les cas de non-conformité.

Le Règlement doit être modifié pour s'harmoniser au nouveau régime législatif et réglementaire provincial, qui comprend l'octroi de licences pour les camions porte-conteneurs.

Contexte

Les services de camionnage à Port Metro Vancouver sont fournis par des entreprises de camionnage et des propriétaires exploitants indépendants. Les entreprises de camionnage offrent des services directement à l'expéditeur, au receveur, à l'importateur ou à l'exportateur. Les propriétaires exploitants indépendants sont propriétaires d'un camion et offrent leurs services par contrat aux entreprises. Il existe présentement environ 800 propriétaires exploitants fournissant des services à Port Metro Vancouver.

Les camionneurs transportent des conteneurs à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci en direction et en provenance d'entrepôts et de centres de distribution. Les conducteurs, qu'ils soient employés d'entreprises ou propriétaires exploitants, peuvent être membres de syndicats ou non.

L'article 31.1 du Règlement actuel oblige le port à interdire l'accès à ses installations à un camion porte-conteneurs s'il n'a pas délivré une licence à cet égard et si le titulaire ne respecte pas des conditions minimales.

L'une des conditions pour l'obtention de la licence est le taux de rémunération minimal qui doit être payé au propriétaire exploitant indépendant d'un camion. Ce taux ne peut pas être inférieur à celui énoncé dans la convention collective qui lie le propriétaire exploitant, ou s'il n'y a pas de convention collective, alors à celui énoncé dans une loi applicable. S'il n'y a pas de convention collective ni de loi applicable, le taux est celui énoncé dans le protocole d'entente entre les entreprises de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association, daté du 29 juillet 2005. Le Règlement fait référence à ce protocole d'entente.

Le 26 février 2014, un arrêt de travail des chauffeurs de porte-conteneurs a causé la fermeture du port pendant plusieurs semaines. Leurs principales préoccupations concernaient les longs délais d'attente aux terminaux du port et les taux de rémunération qui étaient inférieurs à ceux établis dans le Règlement et les conventions collectives. Cette interruption a eu des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement régionales et nationales, essentielles à l'économie et au commerce international du Canada.

Pour répondre aux questions qui ont été soulevées par l'industrie du camionnage, le plan d'action a été élaboré par le gouvernement du Canada, la province, le port et des intervenants de l'industrie du camionnage pour rétablir la stabilité du secteur du transport de conteneurs. La stabilisation des activités portuaires maintient la réputation du port comme étant une composante fiable de la Porte de l'Asie-Pacifique et des chaînes d'approvisionnement internationales connexes qui desservent le commerce international du Canada. Les chauffeurs de camions porte-conteneurs sont retournés au travail le 27 mars 2014.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action, la province a présenté la loi sur le transport de conteneurs par camion (la Loi)

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* SOR/DORS/2014-308

regulate container trucking in the Lower Mainland of BC. Through the Act, the Province will establish a licensing and rate regime for container trucks. The legislation will also create an Office of the Commissioner of Container Trucking. Provincial regulations made under the Act, which are expected to come into force on the same day as the legislation, set out the geographic areas and the type of truck movements which will be subject to the Act, as well as the rates of remuneration (including fuel surcharges) for such movements.

To address an oversupply of trucks, the Port is currently reforming its licensing system, which will reduce the number of companies and truckers and provide more stability in the industry. The Province will be assuming this licensing system once the Port's reform is completed. To ensure a smooth transition from the existing Port licensing regime to the new provincial system, the Act will deem licences that are issued by the Port to be provincial licences.

During the transition period, which is expected to end on February 1, 2015, only the Port will be issuing licences. After the transition period, the Province will be the issuer of any new licences over and above those Port licences that have already been deemed to be provincial. The Port will continue to issue authorizations, as per the Regulations, that will allow a company and its associated trucks (operated by employee drivers or owner-operators with whom the company has a contractual relationship) to access Port property.

Objectives

The objective of this amendment is to ensure that the Regulations are compatible with the Province's new Act and regulations, which regulate container trucking companies in the Lower Mainland of B.C.

Description

The amendments repeal current Port licensing provisions for container truckers that do not align with the Province's legislation and regulations pertaining to rate regulation of owner-operators.

The amended Regulations require that the Port not allow a container truck to access port property unless the driver of a truck is employed by or is acting, either directly or indirectly, on behalf of a person who holds an authorization issued by the Port, and the person has a provincial licence to transport containers in the Port issued under the Act. The Port is required to refuse access if the provincial licence has been suspended.

The authorization issued by the Port, which allows trucks to gain access to Port property, is conditional upon Port requirements with respect to the appointment or reservation system for trucks and the identification of those trucks. These requirements are in place for safety and security purposes as well as to ensure the efficient movement of containers in and out of the Port and terminals.

The provincial Act will not apply to trucking outside the Lower Mainland. Therefore, the requirement to have a provincial licence does not apply in respect of a truck that transports containers from the port to a place outside the Lower Mainland of B.C. or vice versa. However, an authorization from the Port to access Port property is still required.

le 23 octobre 2014 afin de régler le transport de conteneurs dans le Lower Mainland. Par l'intermédiaire de la Loi, la province établira un régime d'octroi de licences et de rémunération pour les camions porte-conteneurs. La Loi créera également un bureau du commissaire du transport de conteneurs par camion. Les règlements provinciaux pris en vertu de la Loi, qui devraient entrer en vigueur la même journée que celle-ci, établissent les zones géographiques et le type de déplacements qui seront assujettis à la Loi, ainsi que les taux de rémunération (y compris les suppléments pour carburant) pour ces déplacements.

En ce qui a trait à l'offre excédentaire de camions, le port modifie actuellement son système de délivrance de licences afin de réduire le nombre d'entreprises et de camionneurs et d'accroître la stabilité de l'industrie. La province assumera la responsabilité de ce système une fois que la réforme du port sera terminée. Pour assurer une transition uniforme du régime d'octroi de licences actuel du port au nouveau système provincial, les licences délivrées par le port seront considérées comme des licences provinciales en vertu de la Loi.

Pendant la période de transition, laquelle devrait prendre fin le 1^{er} février 2015, seul le port délivrera des licences. Après la période de transition, la province délivrera les nouvelles licences en plus des licences du port qui sont déjà considérées comme étant provinciales. Le port continuera d'émettre des autorisations, aux termes du Règlement, qui permettront à une entreprise et à ses camions (chauffeurs employés ou exploitants propriétaires avec lesquels l'entreprise a un lien contractuel) d'accéder à ses installations.

Objectifs

L'objectif de cette modification est de s'assurer que le Règlement est compatible avec la nouvelle loi et le nouveau règlement de la province, lesquels réglementent les entreprises de transport de conteneurs dans le Lower Mainland.

Description

Les modifications abrogent les dispositions actuelles en matière d'octroi de licences du port pour les chauffeurs de camions porte-conteneurs qui ne respectent pas les lois et les règlements de la province relatifs à la réglementation des taux de rémunération des propriétaires exploitants.

Le règlement modifié exige du port qu'il ne donne pas accès à ses installations à un camion porte-conteneurs à moins que le conducteur soit employé par ou agit directement ou indirectement au nom d'une personne qui détient une autorisation émise par le port, et que cette personne détient une licence provinciale valide pour transporter des conteneurs dans le port en vertu de la Loi. Le port doit refuser l'accès si la licence provinciale a été suspendue.

L'autorisation accordée par le port qui permet aux camions d'accéder à ses installations est conditionnelle au respect des exigences du port quant à l'attribution ou à un système de réservation des camions et à l'identification de ces derniers. Ces exigences sont en place pour assurer la sécurité et la sûreté, ainsi que pour favoriser le mouvement efficace des conteneurs dans le port et les terminaux et à l'extérieur de ceux-ci.

La Loi ne s'appliquera pas au camionnage à l'extérieur du Lower Mainland. Par conséquent, l'exigence relative à la possession d'une licence provinciale ne s'applique pas à l'égard d'un camion qui transporte des conteneurs du port vers une destination située à l'extérieur du Lower Mainland ou vice versa. Cependant, une autorisation du port pour accéder à ses installations est toujours nécessaire.

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* / *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* SOR/DORS/2014-308

To deal with emergency situations that could require the Port to move a container on or off Port property quickly, the amended Regulations create an exception to the general rule that trucks must have a provincial licence. They allow the Port to give access to trucks without a provincial licence in order to respond to an immediate threat to the safety or security of persons, property or the environment.

The amendments specify that for the purposes of the *Statutory Instruments Act*, the Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*, Part II. This will allow the Regulations to be enforced should there be a delay between the time they come into force and the time they are published in the *Canada Gazette*. This will be communicated to stakeholders in several ways: upon the coming into force of the Regulations, Transport Canada will email stakeholders directly and a notice will be posted on the Port's Web site.

Finally, the amendments specify that the Regulations enter into force on the same date that the Act enters into force. The Act will be brought into force by the Province through an Order in Council.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this amendment, as there is no change in administrative costs to businesses. None of the businesses involved in this regulatory amendment report to the Government of Canada in any capacity.

Small business lens

There are no costs associated with this amendment. Therefore, the small business lens does not apply, as the amendment does not increase the administrative or compliance burden of businesses.

Consultation

The Province and the Port were directly consulted in the fall of 2014 regarding this amendment and they are supportive of it.

With respect to consultations with trucking stakeholders, Transport Canada established the Drayage Steering Committee (members consisting of the federal and provincial governments, the Port, marine container terminals, Unifor and the United Truckers Association) soon after the Action Plan was negotiated in March 2014. Consultations continued until October 2014, when the Province introduced its legislation to regulate the container trucking sector in the Lower Mainland. All issues regarding the implementation of the Action Plan were discussed, including the new licensing regime, rates, and enforcement.

In addition, as per the Action Plan, Transport Canada engaged Vince Ready (the labour mediator during the trucking dispute) and Corrin Bell in order to seek their support in issuing recommendations, through additional stakeholder consultations, on all points in the Action Plan. Interim recommendations were made in May 2014; however, based on ongoing concerns raised over remuneration to truckers outlined in the Action Plan, including for the movement of containers outside the Port area, additional recommendations were requested on this issue. Subsequently, broad consultations over a period of 90 days were conducted, and additional recommendations were made in September 2014.

Pour composer avec les situations d'urgence, lors desquelles le port pourrait devoir déplacer rapidement un conteneur dans ses installations ou hors de celles-ci, le règlement modifié crée une exception à la règle générale selon laquelle les camions doivent détenir une licence provinciale. Il permet au port de donner accès à ses installations à des camions sans licence provinciale pour répondre à une menace immédiate à la sécurité ou à la sûreté des personnes, de la propriété ou de l'environnement.

Ces modifications précisent que, pour les besoins de la *Loi sur les textes réglementaires*, le Règlement s'applique conformément à ses dispositions avant sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cela permettra l'application du Règlement s'il y a un retard entre son entrée en vigueur et sa publication dans la *Gazette du Canada*. Cela sera communiqué aux intervenants de plusieurs façons : lors de l'entrée en vigueur du Règlement, Transports Canada enverra directement un courriel aux intervenants, et un avis sera affiché sur le site Web du port.

Finalement, les modifications précisent que le Règlement entrera en vigueur à la même date que la Loi. La Loi entrera en vigueur au moyen d'un décret en conseil provincial.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente modification puisqu'aucun changement n'est apporté aux coûts administratifs imposés aux entreprises. Aucune des entreprises touchées par cette modification réglementaire ne relève du gouvernement du Canada de quelque façon que ce soit.

Lentille des petites entreprises

Il n'y a pas de coûts associés à cette modification. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la modification n'augmente ni le fardeau administratif ni le fardeau de la mise en conformité des entreprises.

Consultation

La province et le port ont été consultés à l'automne 2014 au sujet de cette modification, qu'ils appuient.

En ce qui a trait aux consultations auprès des intervenants du milieu du camionnage, Transports Canada a mis sur pied un comité consultatif sur le factage (dont les membres se composent de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, du port, des terminaux à conteneurs maritimes, d'Unifor ainsi que de l'Association des camionneurs unis) peu après la négociation du plan d'action, en mars 2014. Cette négociation s'est poursuivie jusqu'en octobre 2014, lorsque la province a présenté sa loi en vue de régler le secteur du transport de conteneurs par camion dans le Lower Mainland. Il a été question de tous les enjeux relatifs à la mise en œuvre du plan d'action, y compris le nouveau régime d'octroi de licences, les taux ainsi que l'application.

En outre, selon le plan d'action, Transports Canada a retenu les services de Vince Ready (le médiateur en relations de travail engagé durant le litige sur le camionnage) et de Corrin Bell pour formuler des recommandations, au moyen de plus amples consultations auprès des intervenants, sur tous les éléments du plan d'action. Des recommandations provisoires ont été formulées en mai 2014. Cependant, à la lumière des préoccupations persistantes au sujet du versement de la rémunération aux camionneurs dont il est question dans le plan d'action, notamment pour le déplacement de conteneurs à l'extérieur de la zone du port, de plus amples recommandations ont été demandées. Ainsi, à l'issue de 90 jours

2014-12-31 *Canada Gazette Part II, Vol. 148, No. 27* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 148, n° 27* **SOR/DORS/2014-308**

The Port also conducted consultations on the reform of its licensing system throughout 2014 in which truckers and the industry were invited to comment on all aspects of the system.

Rationale

This amendment is required to support commitments made by the Government of Canada for the implementation of the Action Plan, which will bring increased stability to the Port's operations. The amendment is required in order to ensure the Regulations are aligned with the Province's legislation and regulations for the container trucking sector in the Lower Mainland of B.C., and which are expected to come into force in December 2014.

Implementation, enforcement and service standards

There are no additional requirements on the part of the federal government related to the implementation of the amendment. The Port is responsible for ensuring that no container truck gain access to port property without meeting certain conditions as set out in the Regulations, including proof of a licence that has been issued by the Province. The legislation introduced by the Province will include sanctions for trucking companies for non-compliance with the conditions of the provincial licence.

Pursuant to section 127 of the *Canada Marine Act* (CMA), which provides that a person who contravenes a provision of the CMA (other than section 107), or of the regulations made under the CMA or of the regulations made under paragraph 27(1)(a) of the CMA, is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$5,000 in the case of an individual and of not more than \$50,000 in the case of a corporation.

Contact

Joyce Henry
Acting Director General
Marine Policy
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

de consultation, des recommandations additionnelles ont été formulées en septembre 2014.

Le port a aussi mené des consultations sur la réforme de son système de délivrance de licences durant la présente année, consultations durant lesquelles les camionneurs et l'industrie étaient appelés à se prononcer sur tous les aspects du système.

Justification

Cette modification est nécessaire pour soutenir les engagements pris par le gouvernement du Canada en vue de mettre en œuvre le plan d'action, qui assurera une meilleure stabilité des opérations portuaires. Cette modification est nécessaire pour garantir que le Règlement est conforme aux lois et règlements provinciaux qui régissent le secteur du transport de conteneurs par camion dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, qui doivent entrer en vigueur en décembre 2014.

Mise en œuvre, application et normes de service

Il n'y a aucune autre exigence de la part du gouvernement fédéral quant à la mise en œuvre de la modification. Le port doit s'assurer qu'aucun camion porte-conteneurs n'accède à ses installations à moins de répondre à certaines conditions établies dans le Règlement, y compris la preuve qu'une licence a été octroyée par la province. La loi présentée par la province comprendra des sanctions pour les entreprises de camionnage qui ne se conforment pas aux conditions relatives à la licence provinciale.

Aux termes de l'article 127 de la *Loi maritime du Canada* (LMC), la personne qui contrevient à une disposition de la LMC, exception faite de l'article 107, ou d'un règlement pris en vertu de la LMC ou de l'alinéa 27(1)a) de la LMC, est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 5 000 \$ dans le cas d'un particulier ou de 50 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

Personne-ressource

Joyce Henry
Directrice générale intérimaire
Politique maritime
Transports Canada
Place de Ville, tour C, 25^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Appendix D

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWTY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAU LT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995 0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWTY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAU LT, DÉPUTÉ

April 12, 2019

Mr. Paul MacKinnon
Assistant Deputy Minister
Strategic and Program Policy
Immigration, Refugees & Citizenship Canada
Jean Edmonds Building
South Tower, 20th Floor
365 Laurier Avenue West
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Paul.MacKinnon@cic.gc.ca

Dear Mr. MacKinnon:

Our File: SOR/2017-78, Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

The above-mentioned instrument was reviewed by the Joint Committee on April 11, 2018.

Members examined the Department's letters of June 15 and November 14, 2018, which indicate that a "*de facto*" definition is now applied to the term "live-in caregiver," which is still retained in several provisions of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. This *de facto* definition contains the same elements as the definition that was once set out in the Regulations and was removed by this instrument.

Members are of the view that this state of affairs underscores that a legislated definition of "live-in caregiver" is still necessary and should not have been removed. I was therefore instructed to seek your confirmation that it will be re-enacted in the Regulations as soon as possible, to be maintained until all remaining references to "live-in caregiver" are eventually removed.

- 2 -



In addition, your advice would be valued by the Committee as to when it is expected that the live-in caregiver program will come to a close.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Shawn Abel'.

Shawn Abel
Counsel

/mh



Immigration, Refugees
and Citizenship Canada

Immigration, Réfugiés
et Citoyenneté Canada

Assistant
Deputy Minister
Strategic and
Program Policy

Sous-ministre
adjoint
Politiques stratégiques
et de programmes

Ottawa K1A 1L1



RECEIVED / REÇU

AUG. 27, 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

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

Re: SOR/2017-78, Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Dear Mr. Abel:

Thank you for your letter dated April 12, 2019, relating to the repealed definition of “live-in caregiver” under SOR/2017-78. We acknowledge your concerns about the lack of a definition for this term in the Immigration and Refugee Protection Regulations (the Regulations), and will look for opportunities to address your proposed changes.

Some references to “live-in caregiver” remain in the Regulations, related to employer conditions and compliance for live-in temporary foreign worker caregivers who do not necessarily fall under the auspices of the former Live-in Caregiver Program. Re-introduction of a definition of “live-in caregivers” would have to account for these current references, to the extent that they remain in the Regulations. Therefore, the scope of amendments may need to extend beyond a simple reintroduction of the previous definition.

Regarding your question when the Live-in Caregiver Program will come to a close:

- On November 30, 2014, the former Live-in Caregiver Program was terminated, and the Department stopped accepting applications. However the subsequent repeal in SOR/2017-78 included generous grandfathering provisions to allow anyone who had applied for the work permit step of the program before that date to eventually apply for permanent residence. The indefinite character of that grandfathering provision means that although the Live-in Caregiver Program was terminated in 2014, processing applications will not be finished until the last person grandfathered has applied for permanent residence and a decision has been reached on that application.
- There continues to be a small inventory of applications in this program, but the backlog has been significantly reduced. The Department expects that the final applications received under the legacy Live-in Caregiver Program will be processed in 2020, however this will depend on the nature of any outstanding complex issues on specific applications.

I trust this responds to your concerns. Thank you for your interest in this file.

Yours sincerely,

Natasha Kim
Acting Assistant Deputy Minister
Strategic and Program Policy Sector

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



10 March 2020

Mr. Paul MacKinnon
Assistant Deputy Minister
Strategic and Program Policy
Immigration, Refugees & Citizenship Canada
Jean Edmonds Building
South Tower, 20th Floor
365 Laurier Avenue West
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Paul.MacKinnon@cic.gc.ca

Dear Mr. MacKinnon:

Our File: SOR/2017-78, Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

I refer to Ms. Natasha Kim's letter, received 27 August 2019, concerning the above-noted amending regulations. Her letter indicated that there was, at that time, a small inventory of applications for permanent residence remaining to be processed in relation to the live-in caregiver program. The final applications received under this program were expected to be processed in 2020, depending on the circumstances.

At this time, your advice would be valued as to whether the Department has finished processing the last applications for permanent residence in relation to the live-in caregiver program. If not, when does the Department now anticipate the program may come to a close?

In addition, Ms. Kim's letter acknowledged the Committee's concerns arising from the removal of the definition of "live-in caregiver" from the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, despite the continued use of that term in some provisions. It was indicated that the Department would "look for opportunities" to address this deficiency. If the Department anticipates that the live-in caregiver program will in

- 2 -

fact continue for some significant time yet, can the Committee expect that the definition will be re-introduced to the Regulations shortly?



I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. Abel'.

Shawn Abel
Counsel

/mn



Immigration, Refugees
and Citizenship Canada

Immigration, Réfugiés
et Citoyenneté Canada

Assistant
Deputy Minister
Strategic and
Program Policy

Sous-ministre
adjoint
Politiques stratégiques
et de programmes

Ottawa K1A 1L1

Received/Reçu 

27 July 2020

Regulations/Réglementation

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

Re: SOR/2017-78, Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Dear Mr. Abel:

This correspondence responds to your letter dated March 10, 2020, specific to the inventory of permanent residence applications remaining to be processed under the Live-in Caregiver Class. In our response to you dated August 27, 2019, we indicated the Department expected that the final applications received under the legacy Live-in Caregiver Program would be processed in 2020, pending the nature of any outstanding complex issues on specific applications.

The Department has made significant progress in processing the inventory of applications under the Live-in Caregiver Program since 2014, summarized below:

- In May 2014, the Live-in Caregiver inventory was approximately 27,000 applications (or 62,000 individuals, including family of the main applicant).
- As of the end of April 2020, the outstanding inventory of Live-in Caregiver Program applications had been reduced to approximately 740 applications (2,430 individuals).

The foregoing represents significant progress in processing to a conclusion applications received under the Live-in Caregiver Class. While the program is closed to new applicants, under the grandfathered provisions of the repealed section of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations), caregivers who already have a work permit under the Program can still apply for permanent residence through this pathway. As of the beginning of June 2020, there were fewer than 50 valid 'Live-in Caregiver' program work permits held by caregivers who had not yet submitted an application for permanent residence. As such, the Department expects fewer than 50 new applications for permanent residence could be received under the Live-in Caregiver Class going forward.

At this time, in part due to unknowns about the complexity of the final applications in the inventory, and considering COVID-19 operational impacts, the Department estimates a more realistic timeframe for reducing the inventory of applications already received will be 2021. The



Department remains committed to processing all Live-in Caregiver applications in the inventory, as well as those yet to be received, on a priority basis. All applications will be processed.

The number of remaining and prospective applications suggests the Live-in Caregiver program is in an advanced stage of 'winding-down' and drawing to a natural end. The Department is not of the opinion that an amendment to reintroduce the regulatory definition of "Live-in Caregiver" should be pursued at this stage.

The Government has implemented several new pathways for caregivers, in recognition of the contribution of foreign caregivers supporting Canadian families, including the launch of the *Home Support Worker Class*, and the *Home Child Care Provider Class* in June 2019. These five-year pilot programs can accept up to 2,750 principal applicants annually for a total of 5,500 principal applicants per year, plus their immediate families.

Earlier in 2019, the Government also launched the *Interim Pathway for Caregivers*, a short-term public policy with reduced eligibility criteria for caregivers working in Canada with no clear pathway to permanent residence. Over 4,000 foreign caregivers in Canada, plus family members, applied to stay permanently.

We hope that the Committee will agree with our position that reintroducing the definition to apply to the small number of current applications (under 800), and prospective ones (under 50) is not merited at this stage, in particular since it would soon need to be again repealed once all applications are processed.

We appreciate the opportunity to provide this information to the Committee for consideration.

Yours sincerely,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Marian Campbell Jarvis".

Marian Campbell Jarvis
Assistant Deputy Minister
Strategic and Program Policy Sector

Annexe D

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 12 avril 2019

Monsieur Paul MacKinnon
Sous-ministre adjoint
Secteur des politiques stratégiques et de programmes
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
Édifice Jean-Edmonds
Tour Sud, 20^e étage
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Paul.MacKinnon@cic.gc.ca

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2017-78, Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration
et la protection des réfugiés

Le Comité mixte a examiné le règlement modificatif susmentionné le 11 avril 2018.

Les membres ont examiné les lettres du Ministère du 15 juin et du 14 novembre 2018, selon lesquelles une définition « *de facto* » s'applique à présent à l'expression « aide familial », laquelle s'applique toujours à plusieurs dispositions du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Cette définition *de facto* contient les mêmes éléments que la définition qui était auparavant énoncée dans le *Règlement* et qui a été abrogée par le règlement modificatif susmentionné.

Les membres du Comité mixte sont d'avis que cet état de fait démontre qu'une définition législative de « aide familial » est toujours nécessaire et qu'elle n'aurait pas dû être supprimée. Le Comité mixte m'a donc chargé de vous demander de confirmer que cette définition sera réintégrée dans le *Règlement* dès que possible, et qu'elle y demeurera jusqu'à ce que toutes les occurrences de « aide familial » soient finalement supprimées.

- 2 -



En outre, le Comité vous saurait gré de préciser quand, selon vous, le Programme des aides familiaux résidants prendra fin.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mh

TRANSLATION/TRADUCTION

Reçu le 27 août 2019

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

Maître,

Objet : DORS/2017-78, Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration
et la protection des réfugiés

J'ai bien reçu votre lettre du 12 avril 2019 concernant l'abrogation de la définition de « aide familial » au titre du DORS/2017-78 et je vous en remercie. Le Ministère prend note de vos préoccupations au sujet de l'absence d'une définition pour cette expression dans le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le *Règlement*), et il cherchera des occasions de donner suite aux modifications que vous proposez.

Certains renvois à « aide familial » se trouvent toujours dans le *Règlement*. Ils se rapportent aux conditions pour les employeurs et à la conformité visant les travailleurs étrangers temporaires qui ne relèvent pas nécessairement de l'ancien Programme des aides familiaux résidents. La réintégration d'une définition de l'expression « aide familial » devrait tenir compte de ces renvois, dans la mesure où ils se trouvent toujours dans le *Règlement*. Par conséquent, la portée des modifications pourrait devoir aller au-delà de la simple réintégration de la définition précédente.

Pour ce qui est de la question de savoir quand le Programme des aides familiaux résidents prendra fin :

- L'ancien Programme des aides familiaux résidents a pris fin le 30 novembre 2014, date à laquelle le Ministère a cessé d'accepter des demandes. Cependant, l'abrogation subséquente dans le DORS/2017-78

- 2 -

prévoyait de généreuses dispositions relatives aux droits acquis afin de permettre à quiconque ayant présenté, avant cette date, une demande à l'étape du permis de travail dans le cadre du Programme, de présenter ultérieurement une demande de résidence permanente. Le caractère indéterminé de cette disposition relative aux droits acquis fait en sorte que même si le Programme des aides familiaux résidants a pris fin en 2014, le traitement des demandes ne sera pas terminé avant que la dernière personne bénéficiant de cette disposition ait présenté une demande de résidence permanente et qu'une décision soit rendue en réponse à cette demande.

- Il y a encore un petit nombre de demandes à traiter dans le cadre du Programme, mais l'arriéré a considérablement été réduit. Le Ministère prévoit que les dernières demandes reçues au titre de l'ancien Programme des aides familiaux résidants seront traitées en 2020. Cela dépendra toutefois de la nature des questions complexes à résoudre pour des demandes en particulier.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à ce dossier et, en espérant que la présente répond à vos préoccupations, je vous prie d'agréer, Maître, mes salutations distinguées.

Natasha Kim
Sous-ministre adjointe par intérim
Secteur des politiques stratégiques et de programmes



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 10 mars 2020

Monsieur Paul MacKinnon
Sous-ministre adjoint
Secteur des politiques stratégiques et de programmes
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
Édifice Jean-Edmonds
Tour Sud, 20^e étage
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Paul.MacKinnon@cic.gc.ca

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2017-78, Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration
et la protection des réfugiés

La présente fait suite à la lettre de M^{me} Natasha Kim, reçue le 27 août 2019, concernant le règlement modificatif susmentionné. Dans sa lettre, M^{me} Kim indique qu'il y avait, à ce moment-là, un petit nombre de demandes de résidence permanente à traiter dans le cadre du Programme des aides familiaux résidants. Les dernières demandes reçues au titre de ce programme devaient être traitées en 2020, selon les circonstances.

Je vous saurais gré de m'indiquer si le Ministère a terminé de traiter les dernières demandes de résidence permanente présentées dans le cadre du Programme des aides familiaux résidants. Dans la négative, quand le Ministère prévoit-il que le Programme pourrait prendre fin?

De plus, dans sa lettre, M^{me} Kim prend note des préoccupations du Comité découlant de la suppression de la définition de « aide familial » du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, même si certaines dispositions utilisent toujours cette expression. Dans sa lettre, M^{me} Kim indique que le Ministère « cherchera des occasions » de corriger cette lacune. Si le Ministère prévoit que le Programme des aides familiaux résidants continuera en fait d'être en vigueur pendant un bon bout de temps, le Comité peut-il s'attendre à ce que la définition soit réintégrée dans le *Règlement* sous peu?

- 2 -

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



Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Reçu le 27 juillet 2020

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

Maître,

Objet : DORS/2017-78, Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

La présente fait suite à votre lettre du 10 mars 2020 au sujet du nombre de demandes de résidence permanente à traiter dans la catégorie des aides familiaux résidants. Dans notre réponse du 27 août 2019, nous vous avons indiqué que le Ministère prévoyait que les dernières demandes reçues au titre de l'ancien Programme des aides familiaux résidants seraient traitées en 2020, en fonction de la nature de toute question complexe à résoudre pour des demandes en particulier.

Le Ministère a réalisé d'importants progrès au chapitre du traitement des demandes restantes dans le cadre du Programme des aides familiaux résidants depuis 2014. En voici un résumé :

- En mai 2014, le nombre de demandes à traiter dans le cadre du Programme s'élevait à environ 27 000 (ou à 62 000 personnes en comptant les membres de la famille du demandeur principal).
- À la fin d'avril 2020, le nombre de demandes restantes au titre du Programme des aides familiaux résidants avait été réduit à environ 740 demandes (2 430 personnes).

Ce qui précède représente d'importants progrès en vue de la conclusion des demandes reçues au titre de la catégorie des aides familiaux. Bien que le Programme n'accepte aucune nouvelle demande, selon les dispositions relatives aux droits acquis, qui étaient prévues à l'article abrogé du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le *Règlement*), les aides familiaux qui possèdent déjà un permis de travail au titre du Programme peuvent encore présenter une demande de résidence permanente. Au début de juin 2020, il y avait moins de 50 permis de travail valides délivrés au titre du Programme des aides familiaux résidants à des aides familiaux qui n'avaient pas encore présenté une demande de résidence permanente. Ainsi, le Ministère s'attend à ce que moins de 50 nouvelles demandes de résidence permanente puissent être reçues au titre de la catégorie des aides familiaux.

À l'heure actuelle, en partie en raison des inconnus au sujet de la complexité des dernières demandes et compte tenu des répercussions opérationnelles de la COVID-19, le Ministère estime que 2021 sera un délai plus réaliste pour réduire le nombre de demandes déjà reçues.

- 2 -



Le Ministère demeure résolu à traiter en priorité toutes les demandes restantes présentées dans le cadre du Programme des aides familiaux résidants, ainsi que toutes celles qui n'ont pas encore été reçues. Toutes les demandes seront traitées.

Le nombre de demandes restantes et potentielles donne à penser que le Programme des aides familiaux résidants en est à une étape avancée de son élimination progressive et qu'il arrive à sa fin normale. Le Ministère n'est pas d'avis qu'il faudrait procéder à une modification visant à réintégrer dans le *Règlement* la définition de « aide familial » à ce stade-ci.

Le gouvernement a mis en place plusieurs nouvelles voies d'accès à la résidence permanente pour les aides familiaux afin de reconnaître l'apport des aides familiaux étrangers qui soutiennent les familles canadiennes, dont le lancement de la catégorie des aides familiaux à domicile, et de la catégorie des gardiens/gardiennes d'enfants en milieu familial en juin 2019. Ces programmes pilotes de cinq ans peuvent accepter chacun jusqu'à 2 750 demandeurs principaux par année, pour un total annuel de 5 500 demandeurs principaux (plus les membres de leur famille immédiate).

Plus tôt en 2019, le gouvernement a aussi lancé la voie d'accès provisoire pour les aides familiaux, une politique publique à court terme avec des critères d'admissibilité réduits pour les aides familiaux qui travaillent au Canada et qui ne disposent pas d'une voie d'accès claire à la résidence permanente. Plus de 4 000 aides familiaux étrangers au Canada, plus les membres de leur famille, ont présenté une demande de résidence permanente.

Nous espérons que le Comité conviendra comme nous que le fait de réintégrer la définition afin qu'elle s'applique au petit nombre de demandes actuelles (moins de 800), et de demandes éventuelles (moins de 50), n'est pas justifié à ce stade-ci, surtout parce qu'il faudrait l'abroger à nouveau dans peu de temps, lorsque toutes les demandes auront été traitées.

Nous sommes reconnaissants d'avoir eu l'occasion de soumettre ces renseignements à l'examen du Comité.

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

Marian Campbell Jarvis
Sous-ministre adjointe
Secteur des politiques stratégiques et de programmes

Appendix E

TRANSLATION/TRADUCTION

February 25, 2016

Simon Dubé
Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, 8th Floor
Transport Canada
Place de Ville Tower C
330 Sparks St.
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Mr. Dubé:

Our file: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)

I have examined the above-mentioned Regulations before their consideration by the Standing Joint Committee and note the following:

1. Paragraph 602.63(7)(a), French version

The syntax of the French version of this paragraph is ambiguous owing to the placement of the relative clause “qui satisfait aux exigences de l’alinéa 551.40(ç) of the *Manuel de navigabilité*” [that conforms to paragraph 551.407(ç) of the *Airworthiness Manual*]. According to *Le Bon Usage*, [translation] “In ordinary usage, the relative clause comes immediately after the antecedent ... For the sake of sentence clarity, the relative clause should not be separated from its antecedent by another noun.” In the case at hand, the antecedent is “combinaison,” and not “passager,” as the current French wording might suggest.

2. Subsection 602.64(1)

Subsection 602.64(1) stipulates that no person shall dispatch or conduct a take-off in a helicopter if, during the pre-flight check required under section 602.71 or the weather check required under section 602.72, the pilot-in-command or the air operator is aware that the sea state would make it impossible to conduct a ditching. However, under sections 602.71 section 602.72, only the

- 2 -

pilot-in-command is required to conduct these checks. Can you explain the legal grounds on which the duty for the air operator to conduct the pre-flight check and weather check is based?



I await your response.

Yours sincerely,

[signed]

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel

/mh

TRANSLATION/TRADUCTION

June 16, 2016

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel
Standing Joint Committee
for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Ms. Borkowski-Parent:

SUBJECT: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations
(Parts I and VI — Offshore Operations)

I am writing in response to your letter of February 25, 2016.

1. Paragraph 602.63(7)(a), French version

The Department plans to amend the wording of paragraph 602.63(7)(a) of the *Canadian Aviation Regulations*.

2. Subsection 602.64(1)

It is important to note that information on the sea state may be obtained at any time, either by the pilot-in-command or by the air operator. The phrase “if, during the pre-flight check required under section 602.71 or the weather check required under section 602.72 ...” refers to when the dispatch or take-off decision is made; that is, after the checks.

The air operator may be notified of an agitated sea state at any time and by various means; for example, through communication with the pilot-in-command when he or she provides a flight plan or afterwards, or through any subsequent communication with the employees of an offshore operations flight.

Although the pre-flight check and weather check are the responsibility of the pilot-in-command under sections 602.71 and 602.72, we wanted, for safety reasons, to broaden responsibility for making the decision to authorize dispatch or take-off in a helicopter to include the air operator.

Sincerely,

[signed]
Simon Dubé
Director General
Corporate Secretariat

TRANSLATION/TRADUCTION 

June 21, 2016

Simon Dubé
Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, 8th Floor
Transport Canada
Place de Ville Tower C
330 Sparks St.
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Mr. Dubé:

Our file: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)

Thank you for your June 13 letter in which you confirm that the Department intends to make the necessary amendment to correct the syntax problem raised in point 1 of my letter of February 25, 2016. Before conveying your response to the Committee, I would like to go back over the explanation you provided in response to my second point.

The provision in question reads as follows:

602.64 (1) Subject to section 602.65, no person shall dispatch or conduct a take-off in a helicopter to conduct an offshore operations flight if, during the pre-flight check required under section 602.71 or the weather check required under section 602.72, the pilot-in-command or the air operator is aware that the sea state at any point along the planned route exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching. [my emphasis]

Since the pre-flight check and weather check are conducted by the pilot-in-command, my question was: what are the legal grounds for imposing the ban on the air operator? In other words, since Subsection 602.64(1) is subject to certain obligations, namely those stipulated in sections 602.71 and 602.72, what is the correlative duty that applies to the air operator?

- 2 -



Your response was: “Although the pre-flight check and weather check are the responsibility of the pilot in command under sections 602.71 and 602.72, we wanted, for safety reasons, to broaden responsibility for making the decision to authorize dispatch or take-off in a helicopter to include the air operator.” This suggests to me that the air operator has no duty whatsoever to conduct a check.

Yet the wording of subsection 604.64(1) is quite clear: dispatch and take-off are prohibited if and only if, during one of the two checks, it is determined that the sea state may be dangerous. I am quite aware that, in the 21st century, it is easy to find weather reports. Regardless of the safety reasons you alluded to in your response, unless an air operator has a duty to do something, he cannot simply, in law, be banned from doing something based on the fact that he would have been made aware of weather changes. Once again, the Department is trying to impose duties in a roundabout way, rather than clearly prescribing the air operator’s duties. If this duty exists, it should be prescribed in the Regulations.

I await your response.

Yours sincerely,

[signed]

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION 

September 23, 2016

Évelyne Borkowski-Parent
Counsel
Standing Joint Committee
for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate of Canada
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Ms. Borkowski-Parent:

SUBJECT: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)

I am writing in response to your letter of June 21, 2016.

2. **Subsection 602.64(1)**

The Department believes that subsection 602.64(1) of the *Canadian Aviation Regulations* should be amended to clearly stipulate the duties of the air operator.

Sincerely,

[signed]

Lucie Vignola
Director General
Corporate Secretariat

Translation/Traduction

July 21, 2017

Lucie Vignola
Director General
Corporate Secretariat
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
29th Floor, Mail Stop XM
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

lucie.vignola@tc.gc.ca

Dear Ms. Vignola:

Our File: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I and VI – Offshore Operations)

The Joint Committee continued its review of the referenced regulations and the relevant correspondence at its meeting of April 13, 2017. Could you please inform me of your progress on the amendments promised in your letters of June 16, 2016, and September 23, 2016?

Yours sincerely,

Evelyne Borkowski-Parent
General Counsel

/mu



Transport Canada Transports Canada

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

RECEIVED / REÇU



OCT. 29, 2018

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Penny Becklumb
Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, ON
K1A 0A4

Copies on Files:

U2014-1
SOR/2007-229
SOR/2009-90
SOR/2009-152

Dear Ms. Becklumb:

Update on Commitments made during Transport Canada testimony on October 4, 2018

On behalf of Aaron McCrorie and Marcia George, I would like to thank the Committee members for inviting Transport Canada to appear before the Standing Joint Committee (SJC) for the Scrutiny of Regulations on October 4, 2018. Transport Canada appreciates the vital function that the Committee plays in ensuring government departments remain accountable to Parliament. We consider the Committee's views integral in maintaining a sound regulatory framework for the safety of Canadians. The Department takes issues raised by the Committee very seriously.

As Mr. McCrorie mentioned during his testimony, Transport Canada Civil Aviation (TCCA) has received a total of approximately 250 points from the Committee. Since 2014, we have closed approximately 60 of those points. The Department anticipates being able to satisfactorily address 81 points by the end of 2019. The attached Annex A provides details and timeframes for each planned regulatory package, as described briefly below.

The Department will address 33 points via three regulatory submissions anticipated to be published in *Canada Gazette*, Part II by the end of 2018. The first regulatory submission, titled Miscellaneous Amendment Regulations (MAR) #1, will address 15 points. The second regulatory submission, titled MAR #2, will address 17 points. The third regulatory submission, titled #3 Medical Validity, will address the issue of medical validity as raised by the Committee in their Notice of Disallowance.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1007-03)

- 2 -



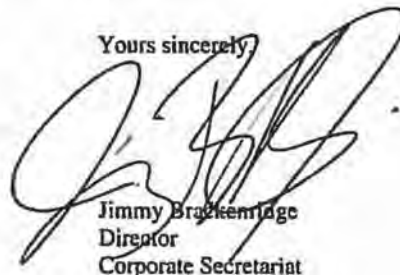
TCCA is working on a fourth regulatory submission, titled #4 Manuals, to address the 11 points specific to compliance with manuals identified by the Committee, anticipated to be published in *Canada Gazette*, Part II by June 2019. In addition to addressing the 11 points raised by the Committee, TCCA is looking at the other approximately 1200 references to manuals in the CARs and ensuring that all references are appropriately addressed as we move forward with the Aviation Safety Regulatory Review, a dedicated team mandated until March 2022 to modernize the CARs.

Finally, a fifth regulatory submission, titled #5 Miscellaneous, will address 37 points (e.g., legal name and unruly passengers). This regulatory package is anticipated to be published in *Canada Gazette*, Part I by the end of 2019.

Transport Canada seeks to continue working closely with the Committee, and its staff, to ensure that the above noted SJC concerns are addressed appropriately. Therefore, we propose establishing regular meetings twice annually (November and May), or as appropriate, with you to discuss our outstanding files and progress to date related to the matters raised on October 4, 2018. The document provided can be discussed in more detail when Transport Canada officials meet with you in the coming weeks.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely



Jimmy Braekemidge
Director
Corporate Secretariat

Enclosure

**APPEARANCE ON OCTOBER 4, 2018 – STANDING JOINT COMMITTEE FOR THE
SCRUTINY OF REGULATION:
AMENDMENT COMMITMENTS BY TRANSPORT CANADA**

OVERVIEW: To date 254 points have been raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulation (SJCSR) to Transport Canada regarding the *Canadian Aviation Regulations* (CARs).

- 62 of these points are closed; and
- 81 points will be addressed by end of calendar year 2019.

Points satisfactorily addressed (closed) in active files

- **62 points in 13 files have been closed, deemed satisfactory by the Committee**
- CARs Parts I, III, IV, V, VI & VII (101, 106, 302, 305, 404, 406, 521, 561, 602, 604, 602, 703, 704 & 705)

File	# of pts	Title	Provisions	Closed
2005-173	1	SMS – Accountable Executive (point 2)	106.02(1)(b)	Explanation provided in Dec 2009
2005-341	4	CAR 604 (points 2-5)	604.02(1)(d), 604.03(b) 604.04 & 604.04(2)(f)	CGII – Jun 2014
2005-348	2	CAR 561 (points 1 & 4)	Definition "maintenance" (fr) and 561.07(7)(b)	CGII – Jul 2015
2006-85	4	Management of Wildlife at Airports (points 1, 2, 5 & 6)	302.302(1), 302.303(2), 302.306(a) and 302.307(1)(a)	CGII – Jul 2015
2006-199	4	Approach Bar (points 1, 2, 4 & 5)	Definition "low visibility procedures", 602.126(2)(b)(ii), 602.131(1) 703.40, 704.36(2) & 705.47(2)	CGII – Jun 2014 & CGII – Jul 2015
2006-352	6	Integrated Commercial Pilot Licence – Aeroplane (CPL-A) (points 5-10)	406.13(h), 406.14, 406.64, 406.71(2)(d)&(e), 406.71(2)(d)(iii) & 406.75	CGII – Jul 2015
2007-87	19	Heliports – CAR 305 (points 1, 4, 6, 13, 14, 16, 17, 18, 22, 25-31, 35, 36 & 45)	305.05, 305.08(1)(c), 305.17(2)(c), 305.17(2)(e)(i), 305.17(3), 305.17(5), 305.18(1)(a), 305.31(1)(n), 305.33(8)(a), 305.33(12), 305.33(14), 305.35(2)(b) & (3)(a) 305.37(2)(b) & (5)(a), 305.37(1), 305.47, 305.49, 305.55(b)(viii)	CGII – Jul 2015
2007-229	3	Medical validity – CAR 404 (points 1-3)	404.07(5), (7) & (8), 404.04(7) & (8)(b) and 404.04(8)(a)	Explanation provided in Oct 2011
2007-262	4	Airport Emergency Planning (points 1, 3, 16 & 18)	302.201, 302.202(1)(a), 302.206(2) and 302.207(2)(a) & (b)	CGII – Jul 2015
2007-290	2	SMS – Airports (points 3 & 7)	302.501(a) & 805.01(a) and 302.503(2), (3) & (5), 302.504 & 302.505(2)(d)	Explanation provided in Aug 2014
2009-90	8	Unruly passengers (points 1, 3, 4, 7-9, 11 & 12)	705.171, 705.172(2) & 705.174(2), 705.173, 705.174(3), 705.174(5), 705.175(a), 705.175(b)(ii) and 705.175(c)	CGII – Jul 2015
2009-280	4	CAR 521 (points 2, 9, 18 & 21)	521.28(a), 521.33(e), 521.110(1)(b) & 521.154, 521.157, 521.204, 521.254 & 521.304	Explanation provided in Jan 2014
2011-285	1	Marking and Lighting of Hazards (point 1)	101.01(1) – definition "Standard 621"	Explanation provided in Nov 2014

MAR #1 – anticipated publication in CGII by end of 2018

- **Will address 15 points in 5 files**
- CARs Parts I, III, V & VIII (101, 302, 305, 521, 561 & 805)

File	# of pts	Title	Provisions
2005-348	1	CAR 561 (point 2)	561.04 – Management Personnel
2007-87	2	Heliports (points 24 & 32)	305.33 – Lights 305.37 – Requirements for Marking and Lighting Obstacles
2007-262	3	Airport Emergency Planning (points 4, 5 & 8)	302.202 – General 302.203 – Plan Content 302.207 – Personnel and Training

File	# of pts	Title	Provisions
2007-290	2	SMS – Airports (points 2 & 4)	302.07 – Obligations of Operator 302.502 & 805.02 – Components of SMS 302.503 – QAP 302.504 – Duties of the Certificate Holder
2009-280	7	CAR 521 (points 1, 7, 22, 23, 24, 25 & 27)	101.01 – Interpretation – “type certificate” 521.31 & 521.158 – Standards of Airworthiness 521.160 – Conformity with Certification Basis 521.203 – Application for a Supplemental Type Certificate 521.355 – Investigation of Service Difficulty Report 521.357 – Transfer 521.365 – Record Keeping

MAR #2 – anticipated publication in CGII by end of 2018

- Will address 17 points in 5 files
- CARs Parts III, VI & VIII (302, 305, 602, 604 & 605)

File	# of pts	Title	Provisions
2007-87	1	Heliports (point 2)	305.01 – Interpretation – “heliport operations manual”
2007-262	1	Airport Emergency Planning (point 15)	302.203 – Plan content
2007-290	3	SMS – Airports (points 9, 10 & 11)	302.505 – Person Managing the SMS 805.05 – Management of SMS
2014-131	10	Private Operators – CAR 604 (points 7, 13, 17, 19, 25, 26, 31, 38, 39 & 47)	604.49 & 602.126 – Take-off Minima 604.51 – Precision Approaches – CAT II and CAT III 604.53 – CMNPS and RNPC Requirements 604.54 – RNPC Requirements – High Level Fixed RNAV Routes 604.57 – RNP 10 Requirements 604.58 – RNP 4 Requirements 604.59 – RNP 5 Requirements 604.60 – RNAV 1 and RNAV 2 Requirements 604.83 – Fuelling with Passengers on Board 604.85 – Briefing of Passengers 604.86 – Safety Feature Cards 604.106 – Controlled Rest on the Flight Deck 604.127 – Maintenance Control System 604.141 – Operations Manager Qualifications and Responsibilities
2015-84	2	Offshore Operations – Helicopters (points 1 & 2)	602.63 – Life Rafts and Survival Equipment – Flights over Water 602.64 – Offshore Operations Flight

#3 Medical Validity – anticipated publication in CGII by end of 2018

- Notice of Disallowance, subsection 404.04(9)

File	# of pts	Title	Provisions
2007-229	1	Medical validity (point 4)	“404.04(9) The Minister may endorse a shorter validity period on a medical certificate if a physician referred to in section 404.16 recommends the shorter validity period in their medical report.”

#4 – Manuals file – anticipated publication in CGI or II by June 2019

- Will address 11 points in 7 files
- CARs Parts III, V, VI, VII & VIII (302, 305, 561, 573, 802, 705 & 805)

File	# of pts	Title	Provisions
2005-173	3	SMS – Accountable Executive (points 7, 9 & 10)	573.04 – Person Responsible for Maintenance 705.03 – Operations Manager 705.151 – SMS Requirements 705.152 – Components of the SMS
2005-341	1	CAR 804 – Private Operators (point 1)	602.09 – Fuelling with Engines Running
2005-348	1	CAR 561 – Manufacture of Aeronautical Products (point 3)	561.07 – Manual
2006-85	1	Management of Wildlife at Airports (point 3)	302.305 – Airport Wildlife Management Plan – General
2007-87	2	Heliports (points 3 & 39)	305.03 – Requirement to Hold a Heliport Certificate 305.53 – Heliport Operations Manual – General
2007-290	1	SMS – Airports (point 6)	302.503 & 805.03 – QAP
2009-90	2	Unruly passengers (point 2 & 6)	Division XI – Interference With a Crew Member 705.172 – Preventing and Managing an Incident of Interference with a Crew Member 705.174 – Reporting Incidents of Interference with a Crew Member

#5 – Miscellaneous – anticipated publication in CGI in late 2019

- Will address 37 points in 8 files
- CARs Parts I, III, IV, V, VII & VIII (106, 107, 302, 305, 406, 521, 573, 700, 702, 703, 704, 705, 706 & 805)

File	# of pts	Title	Provisions
2005-173	8	SMS – Accountable Executive (points 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11 & 12)	106.02 – Appointment and Acceptance 107.02 – Establishing an SMS Division III - Personnel 406.19 – Duties of Certificate Holder in Respect of Maintenance Division II - SMS 573.30 – SMS Requirements 573.31 – Components of an SMS 573.03, 700.09 & 706.03 - Duties of Certificate Holder
2006-85	1	Management of Wildlife at Airports (point 4)	302.305 – Airport Wildlife Management Plan – General
2007-87	20	Heliports (points 5, 7, 8-12, 15, 19-21, 23, 34, 37, 38 & 40-44)	Division II - Certification 305.08 - Application and Issuance of a Heliport Certificate 305.10 - General Conditions of a Heliport Certificate 305.12 - Interim Heliport Certificate Division III – Operator of a Heliport 305.17 - Obligations of an Operator 305.18 - Heliport Operations Manual Division IV – General Certification Requirements 305.19 - Heliport Classification Division VI – Obstacle Limitation Surfaces 305.29 - Obstacle Limitation Surfaces Division VIII - Lights 305.33 - Markers Division XIII – Emergency and Other Services 305.45 - Emergency Response Plan Division XIV – Heliport Operations Manual 305.53 - Heliport Operations Manual
2007-262	1	Airport Emergency Planning (point 17)	302.206 - Aircraft Crash Charts and Airport Grid Maps
2007-290	2	SMS – Airports (points 1 & 5)	107.03 - SMS Requirements 302.502 & 805.02 - Components of an SMS
2009-90	2	Unruly passengers (points 5 & 10)	Division XI – Interference With a Crew Member 705.173 - Interference with a Crew Member – Training 705.175 - Levels of Interference with a Crew Member
2009-152	1	Legal name (1 point)	702.09, 703.09 & 704.09 - General Conditions of Air Operator Certificate
2009-280	2	CAR 521 (points 8 & 26)	Division II – Type Certificates 521.33 - Conformity with Certification Basis Division VIII – Responsibilities of a Design Approval Document Holder 521.357 - Transfer

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAU, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAU, DÉPUTÉ



February 15, 2019

Mr. Jimmy Brackenridge
Director, Corporate Secretariat
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
Mail Stop: XMS, 330 Sparks Street
29th Floor, Room 2918
Ottawa, ON K1A 0N5

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our files: SOR/2005-173, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part 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)
SOR/2006-85, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)
SOR/2007-87, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, VI and VII)
SOR/2007-229, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)
SOR/2007-262, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III)
SOR/2007-290, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VIII)
SOR/2009-90, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)
SOR/2009-152, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VII)
SOR/2009-280, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and IV to VII)
SOR/2014-131, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II, IV, VI and VII - Private Operators)
SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI - Offshore Operations)

- 2 -



Thank you for your letter, received October 29, 2018, providing an update on commitments made during Transport Canada testimony on October 4, 2018. The letter refers to three regulatory packages that were anticipated to be published by the end of 2018. During testimony before the Joint Committee on October 4, 2018, one of the departmental representatives alluded to the possibility that publication of these packages could slip into January or February of 2019. Noting that February is now half over and none of the regulatory packages has been published yet, I would be grateful for your advice on the current anticipated timing for the publication of these three packages.

Further, your letter speaks of two additional regulatory submissions – referred to as “#4 Manuals” and “#5 Miscellaneous” – which are anticipated to be published by June 2019 and to be pre-published by the end of 2019, respectively. I would value your advice as to whether this schedule is still on track.

I look forward to receiving your response.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads "P. Becklumb". The signature is written in a cursive style and is highlighted with a yellow rectangular background.

Penny Becklumb
Counsel

/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 JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAUT, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAUT, DÉPUTÉ



July 23, 2019

Mr. Jimmy Brackenridge
Director, Corporate Secretariat
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
Mail Stop: XMS
330 Sparks Street
29th Floor, Room 2918
Ottawa, ON K1A 0N5

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our File: SOR/2015-84, Regulations Amending the Canadian Aviation
Regulations (Parts I and VI – Offshore Operations)

I have reviewed the instrument registered as SOR/2019-119 prior to placing it before the Joint Committee, and I note that it resolves numerous issues on various files relating to the *Canadian Aviation Regulations (CARs)*. Specifically, with respect to the CARs file mentioned above – SOR/2015-84 – the instrument appears to resolve point 1 raised in the initial letter of February 25, 2016. The issue raised as point 1 related to the grammar in the French version of paragraph 602.63(7)(a).

The tables attached to the Department's letter received October 29, 2018 indicate that the Department intended for the same regulatory submission that was to resolve point 1 on SOR/2015-84 to also resolve point 2 on SOR/2015-84, which relates to subsection 602.64(1) of CARs. Point 2, the last outstanding issue on this file, does not appear to have been addressed by SOR/2019-119, however.

- 2 -

Before placing both files before the Joint Committee, I would value the Department's latest timeframe for addressing point 2.



I look forward to receiving your response.

Yours sincerely,

P. Becklumb.

Penny Becklumb
Counsel

/mh



Transport Canada Transports Canada

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



Your file / Votre référence

Our file / Notre référence
#15856608

Penny Becklumb
Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, ON K1A 0A4

RECEIVED / REÇU

7 NOV. 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Becklumb:

**Your file: SOR/2015-84, *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations*
(Parts I and VI – Offshore Operations)**

Thank you for your letter of July 23, 2019, regarding SOR/2015-84. Point 2 was originally identified as an issue to be addressed in Miscellaneous Amendment #2 (SOR/2019-122). However, upon further review of the issue, it was determined that this issue could not be considered a miscellaneous amendment. As such, it was removed from the file. Unfortunately, this item was inadvertently not included in another file.

The Department will review this item and determine which future amendment could include SOR/2015-84, point 2. The Department will provide an update on the timelines for this amendment in a future letter.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security



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

Geoffrey Hilton
Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa, ON K1A 0A4

Received/Reçu
24 February 2020
Regulations/Réglementation

Dear Mr. Hilton:

**Your file: SOR/2015-84, *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations*
(Parts I and VI – Offshore Operations)**

Further to my letter dated November 7, 2019, the Department has reviewed SOR/2015-84, point 2. I am writing to advise that an amendment to address the Joint Committee's concern related to subsection 602.64(1) of the *Canadian Aviation Regulations* will be incorporated in a regulatory package pertaining to Parts VI and VII - Aircraft Operations. This package will include heliport related amendments that are being developed by the Aviation Safety Regulatory Review Team. The anticipated publication for these regulatory amendments is spring 2021.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security

Annexe E



Le 25 février 2016

Monsieur Simon Dubé
Directeur général
Secrétariat ministériel
a /s XMSA, 8^e étage
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(Parties I et VI – exploitation extracôtière)

J'ai examiné le Règlement mentionné en rubrique avant son étude par le Comité mixte et j'ai noté les points suivants.

1. Article 602.63(7)d), version française

J'ai constaté une ambiguïté syntaxique dans la version française de cet alinéa en raison de l'emplacement de la proposition relative « qui satisfait aux exigences de l'alinéa 551.407c) du *Manuel de navigabilité* ». Comme l'indique Grévisse dans son ouvrage *Le Bon Usage*, « Dans l'usage ordinaire, la proposition relative suit immédiatement l'antécédent... Il faut éviter, pour la clarté de la phrase, que la relative soit séparée de l'antécédent par un autre nom. » En l'espèce, l'antécédent se trouve à être la « combinaison » et non le « passager », comme la formulation actuelle pourrait le laisser entendre.


2. Article 602.64(1)

Le paragraphe 602.64(1) prévoit l'interdiction de décollage ou de régulation d'un vol d'hélicoptère si au cours de la vérification avant vol prévue à l'article 602.71 et de la vérification météorologique prévue à l'article 602.72 le pilote ou l'exploitant

- 2 -

aérien est mis au courant de conditions maritimes qui ne permettraient pas un amerrissage forcé. Or en vertu des articles 602.71 et 602.72, seul le pilote a l'obligation de procéder à ces vérifications. Pourriez-vous donc m'indiquer la base juridique sur laquelle se fonde l'obligation de l'exploitant aérien de procéder à la vérification avant vol et à la vérification météorologique? ★

J'attends votre réponse et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.



Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique

/mh



Transports Canada / Transport 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

JUN 16 2016

Madame Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU
JUN 21 2016
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Madame,

**V/Réf. : DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(Parties I et VI – exploitation extracôtière)**

Veuillez trouver ci-dessous notre réponse à votre lettre du 25 février 2016.

1. Alinéa 602.63(7)a) version française

Le Ministre entend modifier le libellé de l'alinéa 602.63(7)a) du *Règlement de l'aviation canadien*.

2. Paragraphe 602.64(1)

Il est important de noter que l'information relative à l'état de la mer peut être obtenue en tout temps, soit de la part du commandant de bord, soit de la part de l'exploitant aérien. Les mots «...si, au cours de la vérification avant vol exigée par l'article 602.71 ou de la vérification météorologique exigée par l'article 602.72, ...» réfèrent au moment où la décision de décollage est prise, soit après ces vérifications.

L'exploitant aérien peut être mis au courant de l'état agité de la mer à tout moment et par différents moyens; par exemple, par la communication avec le commandant de bord lorsqu'il dépose son plan de vol ou après, ou par toute communication ultérieure avec les employés de l'exploitation extracôtière.

...2

- 2 -

Bien que la vérification avant vol et la vérification météorologique incombent au commandant de bord en vertu des articles 602.71 et 602.72, nous avons voulu, pour des raisons de sécurité, élargir la responsabilité de prendre la décision d'autoriser le décollage d'un hélicoptère à l'exploitant aérien.



Veillez accepter, Madame, mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink that reads "Simon Dubé".

Simon Dubé
Directeur général
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 PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

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



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



Le 21 juin 2016

Monsieur Simon Dubé
Directeur général intérimaire
Secrétariat ministériel
a /s XMSA, 8^e étage
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Parties I et VI – exploitation extracôtière)

Je vous remercie de votre lettre du 13 courant, dans laquelle vous signifiez votre intention d'apporter la modification requise pour corriger le problème de syntaxe soulevé au point 1 de la lettre du 25 février 2016. Avant de transmettre votre réponse au Comité, j'aimerais par ailleurs revenir sur vos explications concernant le point 2.

Je reprends le libellé de la disposition en question :

602.64 (1) Sous réserve de l'article 602.65, il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière si, au cours de la vérification avant vol exigée par l'article 602.71 ou de la vérification météorologique exigée par l'article 602.72, le commandant de bord ou l'exploitant aérien est au courant que l'état de la mer en un point quelconque sur le trajet prévu du vol excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé. (mon soulignement)

- 2 -

Puisque la vérification avant vol et la vérification météorologique sont effectuées par le commandant de bord, la question qui vous a été posée était donc : quelle est la base juridique pour imposer l'interdiction à l'exploitant aérien ? En d'autres mots, puisque le paragraphe 602.64(1) est lié à des obligations, soit celles prévues aux articles 602.71 et 602.72, quelle est l'obligation corrélative qui s'applique à l'exploitant aérien ?



À cette question, vous avez répondu : « Bien que la vérification avant vol et la vérification météorologique incombent au commandant de bord en vertu des articles 602.71 et 602.72, nous avons voulu, pour des raisons de sécurité, élargir la responsabilité de prendre la décision d'autoriser le décollage d'un hélicoptère à l'exploitant aérien. ». J'en déduis donc qu'il n'y a pas d'obligation pour l'exploitant de procéder à une vérification quelconque.

Pourtant, le libellé du paragraphe 602.64(1) est bien clair, la régulation et le décollage sont interdits si, et seulement si, au cours de l'une des deux vérifications, il est mis au jour que l'état de la mer pourrait être dangereux. Je ne suis pas sans savoir qu'au 21^e siècle les conditions météorologiques sont faciles d'accès. Peu importe les raisons de sécurité dont vous faites allusion dans votre réponse, en l'absence d'une obligation pour l'exploitant aérien de faire quelque chose, on ne peut tout simplement, en droit, lui imposer une interdiction fondée sur le fait qu'il aurait pu être mis au courant des changements météorologiques. Encore une fois, le ministère tente d'imposer des obligations par la bande, au lieu de prescrire clairement les responsabilités de l'exploitant aérien. Si telle est l'obligation de l'exploitant aérien, elle devrait être stipulée comme telle dans le Règlement.

J'attends votre réponse et vous prie de croire à mes sentiments dévoués.

Evelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique

/mn



Transports Transport
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 23 2016

Madame Évelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

RECEIVED/REÇU

SEP 29 2016

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Madame,

**V/Réf. : DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(Parties I et VI – exploitation extracôtière)**

Veillez trouver ci-dessous notre réponse à votre lettre du 21 juin 2016.

Point 2 – Paragraphe 602.64(1)

Le Ministère est d'avis qu'il conviendrait de modifier le paragraphe 602.64(1) du RAC de sorte que les responsabilités de l'exploitant aérien y soient clairement stipulées.

Veillez accepter, Madame, mes salutations distinguées.

Lucie Vignola
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 JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



Le 21 juillet 2017

Madame Lucie Vignola
Directrice générale
Secrétariat ministériel
Transports Canada
Place de Ville - Tour C
29^e Étage – Arrêt postale XM
330, rue Sparks
OTTAWA (Ontario) K1A 0N5

lucie.vignola@tc.gc.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (Parties I et VI – exploitation extracôtière)

Le Comité mixte a poursuivi son examen du Règlement mentionné ci-dessus, ainsi que de la correspondance pertinente à sa réunion du 13 avril 2017. Auriez-vous l'obligeance de me faire part des progrès accomplis en ce qui concerne les modifications promises dans vos lettres du 16 juin 2016 et du 23 septembre 2016?

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

Evelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique principale

/mn

Translation/Traduction

Reçu le 29 octobre 2018

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

Madame,

Le point sur les engagements pris par Transports Canada lors de son témoignage
le 4 octobre 2018

Au nom de Aaron McCrorie et de Marcia George, je remercie les membres du Comité d'avoir invité Transports Canada à comparaître devant le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation le 4 octobre 2018. Transports Canada est conscient du rôle essentiel que joue le Comité mixte dans le maintien de la responsabilité des ministères devant le Parlement. Nous considérons que les avis du Comité mixte sont indispensables au maintien d'un cadre réglementaire efficace pour la sécurité des Canadiens. Le Ministère prend très au sérieux les questions que soulève le Comité.

Comme l'a mentionné M. McCrorie dans son témoignage, le Comité a soulevé environ 250 points auprès de Transports Canada, Aviation civile (TCAC). Depuis 2014, nous avons réglé une soixantaine de ces points. Le Ministère prévoit d'être en mesure de traiter à la satisfaction du Comité 81 points d'ici la fin de 2019. L'annexe A, ci-jointe, présente les détails et les échéances pour chaque série de modifications réglementaires, dont une brève description figure ci-dessous.

Le Ministère donnera suite à 33 points dans trois projets réglementaires devant être publiés dans la partie II de la *Gazette du Canada* à la fin de 2018. Le premier projet réglementaire, intitulé Règlement correctif 1, portera sur 15 points soulevés. Le deuxième, intitulé Règlement correctif 2, portera sur 17 points. Le troisième, intitulé 3 – Validité du certificat médical, portera sur la question de la validité du certificat médical, soulevée par le Comité dans son avis d'abrogation.

TCAC travaille sur un quatrième projet réglementaire, intitulé 4 – Manuels, afin de donner suite aux 11 points soulevés par le Comité relativement à la

- 2 -

conformité aux manuels. Sa publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* est prévue d'ici la fin de juin 2019. Outre les 11 points soulevés par le Comité, TCAC examine les quelque 1 200 autres renvois à des manuels que comporte le RAC, dans le cadre du projet d'examen de la réglementation sur la sécurité aérienne, confié à une équipe spéciale qui travaillera à la modernisation du RAC jusqu'en mars 2022.



Enfin, un cinquième projet réglementaire, intitulé 5 – Divers, portera sur 37 points, dont les questions concernant la dénomination sociale et les passagers indisciplinés. Cette série de modifications réglementaires devrait être publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de 2019.

Transports Canada souhaite poursuivre son étroite collaboration avec le Comité et son personnel afin de donner correctement suite aux préoccupations du Comité mixte indiquées ci-dessus. En conséquence, nous proposons d'organiser avec vous des réunions régulières, deux fois l'an (en novembre et mai) ou selon les besoins, afin de discuter des dossiers sur lesquels nous travaillons toujours ainsi que les progrès réalisés à l'égard des questions soulevées le 4 octobre 2018. Le document présenté pourra faire l'objet d'une discussion plus approfondie dans les prochaines semaines, au moment de la rencontre entre vous et les représentants de Transports Canada.

En espérant que les présents renseignements sont conformes à vos attentes, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Jimmy Blackenridge
Directeur
Secrétariat ministériel

Pièce jointe

TRANSLATION/TRADUCTION

**COMPARUTION LE 4 OCTOBRE 2018 – COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION :
MODIFICATIONS PROMISES PAR TRANSPORTS CANADA**

APERÇU : À ce jour, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a soulevé 254 points auprès de Transports Canada au sujet du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

- 62 de ces points sont réglés;
- 81 points seront traités d'ici la fin de l'année civile 2019.

Points traités à la satisfaction du Comité (réglés) dans des dossiers actifs

- 62 points dans 13 dossiers sont réglés, ayant été traités à la satisfaction du Comité
- RAC, parties I, III, IV, V, VI et VII (art. 101, 106, 302, 305, 404, 406, 521, 561, 602, 604, 602, 703, 704 et 705)

Dossier	Nbre de points	Titre	Dispositions	Réglié
2005-173	1	SGS – Gestionnaire supérieur responsable (point 2)	106.02(1)b)	Explication fournie en décembre 2009
2005-341	4	RAC, art. 604 (points 2 à 5)	604.02(1)d), 604.03b) 604.04 et 604.04(2)f)	GC II – juin 2014
2005-348	2	RAC, art. 561 (points 1 et 4)	Définition – « maintenance » (fr) et 561.07(7)b)	GC II – juillet 2015
2006-85	4	Gestion de la faune aux aéroports (points 1, 2, 5 et 6)	302.302(1), 302.303(2), 302.306a) et 302.307(1)a)	GC II – juillet 2015
2006-199	4	Interdiction d'approche (points 1, 2, 4 et 5)	Définition – « procédures par faible visibilité », 602.126(2)b)(ii), 602.131(1), 703.40, 704.36(2) et 705.47(2)	GC II – juin 2014 et GC II – juillet 2015
2006-352	6	Cours intégré de licence de pilote professionnel – avion (CPL-A) (points 5 à 10)	406.13h), 406.14, 406.64, 406.71(2)d) et e), 406.71(2)d)(iii) et 406.75	GC II – juillet 2015
2007-87	19	Héliports – RAC, art. 305 (points 1, 4, 6, 13, 14, 16, 17, 18, 22, 25 à 31, 35, 36 et 45)	305.05, 305.08(1)c), 305.17(2)c), 305.17(2)e)(i), 305.17(3), 305.17(5), 305.18(1)a), 305.31(1)n), 305.33(8)a), 305.33(12), 305.33(14), 305.35(2)b) et (3)a) 305.37(2)b) et (5)a), 305.37(1), 305.47, 305.49, 305.55b)(viii)	GC II – juillet 2015
2007-229	3	Validité du certificat médical – RAC, art. 404 (points 1 à 3)	404.07(5), (7) et (8), 404.04(7) et (8)b) et 404.04(8)a)	Explication fournie en octobre 2011
2007-262	4	Plan d'urgence de l'aéroport (points 1, 3, 16 et 18)	302.201, 302.202(1)a), 302.206(2) et 302.207(2)a) et b)	GC II – juillet 2015
2007-290	2	SGS – Aéroports (points 3 et 7)	302.501a) et 805.01a), 302.503(2), (3) et (5), 302.504 et 302.505(2)d)	Explication fournie en août 2014
2009-90	8	Passagers indisciplinés (points 1, 3, 4, 7 à 9, 11 et 12)	705.171, 705.172(2) et 705.174(2), 705.173, 705.174(3), 705.174(5), 705.175a), 705.175b)(ii) et 705.175c)	GC II – juillet 2015
2009-280	4	RAC, art. 521 (points 2, 9, 18 et 21)	521.28a), 521.33e), 521.110(1)b) et 521.154, 521.157, 521.204, 521.254 et 521.304	Explication fournie en janvier 2014
2011-285	1	Balisage et éclairage des obstacles (point 1)	101.01(1) – définition « norme 621 »	Explication fournie en novembre 2014

TRANSLATION/TRADUCTION**Règlement correctif 1 – publication dans la GC II prévue d'ici la fin de 2018**

- **Traitera 15 points dans 5 dossiers**
- RAC, parties I, III, V et VIII (art. 101, 302, 305, 521, 561 et 805)

Dossier	Nbre de points	Titre	Dispositions
2005-348	1	RAC, art. 561 (point 2)	561.04 – Personnel de gestion
2007-87	2	Héliports (points 24 et 32)	305.33 – Feux 305.37 – Exigences relatives aux marques ou au balisage lumineux des obstacles
2007-262	3	Plan d'urgence de l'aéroport (points 4, 5 et 8)	302.202 – Généralités 302.203 – Contenu 302.207 – Personnel et formation

Dossier	Nbre de points	Titre	Dispositions
2007-290	2	SGS – Aéroports (points 2 et 4)	302.07 – Obligations de l'exploitant 302.502 et 805.02 – Éléments du SGS 302.503 – PAQ 302.504 – Fonctions du titulaire d'un certificat
2009-280	7	RAC, art. 521 (points 1, 7, 22, 23, 24, 25 et 27)	101.01 – Interprétation – « certificat de type » 521.31 et 521.158 – Normes de navigabilité 521.160 – Conformité à la base de certification 521.203 – Demande de certificat de type supplémentaire 521.355 – Enquête sur les rapports de difficultés en service 521.357 – Transfert 521.365 – Tenue de dossiers

Règlement correctif 2 – publication dans la GC II prévue d'ici la fin de 2018

- **Traitera 17 points dans 5 dossiers**
- RAC, parties III, VI et VIII (art. 302, 305, 602, 604 et 805)

Dossier	Nbre de points	Titre	Dispositions
2007-87	1	Héliports (point 2)	305.01 – Interprétation – « manuel d'exploitation d'héliport »
2007-262	1	Plan d'urgence de l'aéroport (point 15)	302.203 – Contenu
2007-290	3	SGS – Aéroports (points 9, 10 et 11)	302.505 – Gestionnaire du SGS 805.05 – Gestion du SGS
2014-131	10	Exploitants privés – RAC, art. 604 (points 7, 13, 17, 19, 25, 26, 31, 38, 39 et 47)	604.49 et 602.126 – Minimums de décollage 604.51 – Approches de précision – CAT II et CAT III 604.53 – Exigences CMNPS et RNPC 604.54 – Exigences RNPC – routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur 604.57 – Exigences RNP 10 604.58 – Exigences RNP 4 604.59 – Exigences RNAV 5 604.60 – Exigences RNAV 1 et RNAV 2 604.83 – Avitaillement en carburant avec des passagers à bord 604.85 – Exposé donné aux passagers 604.86 – Carte des mesures de sécurité 604.106 – Repos aux commandes au poste de pilotage 604.127 – Système de contrôle de la maintenance 604.141 – Qualifications et responsabilités – gestionnaire des opérations

TRANSLATION/TRADUCTION

2015-84	2	Exploitation extracôtière – Hélicoptères (points 1 et 2)	602.63 – Radeaux de sauvetage et équipement de survie – Vols au-dessus d'un plan d'eau 602.64 – Vol d'exploitation extracôtière
---------	---	--	--

3 – Validité du certificat médical – publication dans la GC II prévue d'ici la fin de 2018

- **Avis d'abrogation, paragraphe 404.04(9)**

Dossier	N ^{bre} de points	Titre	Dispositions
2007-229	1	Validité du certificat médical (point 4)	« 404.04(9) Le ministre peut inscrire sur le certificat médical une période de validité plus courte si un médecin visé à l'article 404.16 la recommande dans son rapport médical. »

4 – Manuels – publication dans la GC II ou la GC I prévue d'ici juin 2019

- **Traitera 11 points dans 7 dossiers**
- RAC, parties III, V, VI, VII et VIII (art. 302, 305, 561, 573, 602, 705 et 805)

Dossier	N ^{bre} de points	Titre	Dispositions
2005-173	3	SGS – Gestionnaire supérieur responsable (points 7, 9 et 10)	573.04 – Responsable de la maintenance 705.03 – Gestionnaire des opérations 705.151 – SGS – Exigences 705.152 – Éléments du SGS
2005-341	1	RAC, art. 604 – Exploitants privés (point 1)	602.09 – Avitaillement en carburant avec moteur en marche
2005-348	1	RAC, art. 561 – Construction de produits aéronautiques (point 3)	561.07 – Manuel
2006-85	1	Gestion de la faune aux aéroports (point 3)	302.305 – Plan de gestion de la faune à l'aéroport – Généralités
2007-87	2	Héliports (points 3 et 39)	305.03 – Obligation d'être titulaire d'un certificat d'héliport 305.53 – Manuel d'exploitation d'héliport – Généralités
2007-290	1	SGS – Aéroports (point 6)	302.503 et 805.03 – PAQ
2009-90	2	Passagers indisciplinés (points 2 et 6)	Section XI – Entrave au travail d'un membre d'équipage 705.172 – Prévention et gestion d'incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage 705.174 – Signalement des incidents d'entrave au travail d'un membre d'équipage

TRANSLATION/TRADUCTION**5 – Divers – publication dans la GC I prévue à la fin de 2019**• **Traitera 37 points dans 8 dossiers**

- RAC, parties I, III, IV, V, VII et VIII (art. 106, 107, 302, 305, 406, 521, 573, 700, 702, 703, 704, 705, 706 et 805)

Dossier	Nbre de points	Titre	Dispositions
2005-173	8	SGS – Gestionnaire supérieur responsable (points 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11 et 12)	106.02 – Nomination et acceptation 107.02 – Établissement d'un SGS Section III – Personnel 406.19 – Fonctions du titulaire d'un certificat liées à la maintenance Section II – SGS 573.30 – Exigences 573.31 – Éléments du SGS 573.03, 700.09 et 706.03 – Fonctions du titulaire d'un certificat
2006-85	1	Gestion de la faune aux aéroports (point 4)	302.305 – Plan de gestion de la faune à l'aéroport – Généralités
2007-87	20	Héliports (points 5, 7, 8 à 12, 15, 19 à 21, 23, 34, 37, 38 et 40 à 44)	Section II – Certification 305.08 – Demande et délivrance d'un certificat d'héliport 305.10 – Conditions générales du certificat d'héliport 305.12 – Certificat d'héliport provisoire Section III – Exploitant d'un héliport 305.17 – Obligations de l'exploitant 305.18 – Manuel d'exploitation d'héliport Section IV – Exigences générales de certification 305.19 – Classification de l'héliport Section VI – Surfaces de limitation d'obstacles 305.29 – Surfaces de limitation d'obstacles Section VIII – Feux 305.33 – Marques Section XIII – Services d'urgence et autres services 305.45 – Plan d'intervention d'urgence Section XIV – Manuel d'exploitation d'héliport 305.53 – Manuel d'exploitation d'héliport
2007-262	1	Planification d'urgence aux aéroports (point 17)	302.206 – Diagrammes d'urgence d'aéronefs et cartes quadrillées de l'aéroport
2007-290	2	SGS – Aéroports (points 1 et 5)	107.03 – SGS – Exigences 302.502 et 805.02 – Éléments du SGS
2009-90	2	Passagers indisciplinés (points 5 et 10)	Section XI – Entrave au travail d'un membre d'équipage 705.173 – Formation 705.175 – Niveaux d'entrave au travail d'un membre d'équipage
2009-152	1	Dénomination sociale (1 point)	702.09, 703.09 et 704.09 – Conditions générales relatives au certificat d'exploitation aérienne
2009-280	2	RAC, art. 521 (points 8 et 26)	Section II – Certificats de type 521.33 – Conformité à la base de certification Section VIII – Responsabilités du titulaire d'un document d'approbation de la conception 521.357 – Transfert

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 15 février 2019



Monsieur Jimmy Brackenridge
Directeur, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, arrêt postal XMS
29^e étage, pièce 2918
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Monsieur,

N/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)
DORS/2006-85, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III)
DORS/2007-87, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, VI et VII)
DORS/2007-229, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie IV)
DORS/2007-262, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III)
DORS/2007-290, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III et VIII)
DORS/2009-90, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et VI et VII)
DORS/2009-152, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et VII)
DORS/2009-280, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV et VII)
DORS/2014-131, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, II, IV, VI et VII – exploitants privés)
DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et VI – exploitation extracôtière)

Je vous remercie pour la lettre, reçue le 29 octobre 2018, dans laquelle vous faites le point sur les engagements pris lors du témoignage de Transports Canada le 4 octobre 2018. Dans la lettre, il est question de trois séries de modifications réglementaires devant être publiées d'ici la fin de 2018. Lors de la comparution devant le Comité mixte le 4 octobre 2018, un des représentants du Ministère a fait allusion à la possibilité que la publication de ces modifications réglementaires puisse en fait avoir lieu en janvier ou

- 2 -

février 2019. La moitié du mois de février étant passée et aucune des séries de modifications réglementaires n'ayant encore été publiée, je vous saurais gré de m'indiquer quand la publication de ces trois séries de modifications réglementaires devrait avoir lieu.



Dans votre lettre, vous parlez aussi de deux autres projets réglementaires, appelés « 4 – Manuels » et « 5 – Divers », lesquels devraient être publiés d'ici juin 2019 et prépubliés d'ici la fin de 2019, respectivement. Je vous serais reconnaissante de me faire savoir si cet échéancier tient toujours.

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

Penny Becklumb
Conseillère juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 23 juillet 2019

Monsieur Jimmy Brackenridge
Directeur, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
Arrêt postal : XMS
330, rue Sparks
29^e étage, pièce 2918
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(parties I et VI – Exploitation extracôtière)

J'ai examiné le règlement DORS/2019-119 avant d'en saisir le Comité mixte et je constate qu'il résout de nombreuses questions dans différents dossiers relatifs au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Plus précisément, en ce qui concerne le dossier mentionné en objet (le DORS/2015-84), le règlement semble résoudre le point 1 soulevé dans la lettre initiale du 25 février 2016. La question soulevée au point 1 concernait la grammaire dans la version française de l'alinéa 602.63(7)a).

Selon les tableaux joints à la lettre du ministère des Transports reçue le 29 octobre 2018, le Ministère prévoyait que le projet de règlement résolve le point 1 relatif au DORS/2015-84, mais aussi le point 2, lequel se rapporte au paragraphe 602.64(1) du RAC. Toutefois, il semblerait que le DORS/2019-119 ne règle pas le point 2, soit la dernière question en suspens dans ce dossier.

Avant de soumettre ces deux dossiers au Comité mixte, j'aimerais que le Ministère me fasse part de l'échéance prévue pour la résolution du point 2.

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

Penny Becklumb
Conseillère juridique

/mh

Translation/Traduction

Reçu le 7 novembre 2019

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

Madame,

V/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation
canadien (parties I et VI – Exploitation extracôtière)

Je vous remercie de votre lettre du 23 juillet 2019 concernant le DORS/2015-84. Au départ, le point 2 devait être résolu dans le cadre du règlement correctif n°2 (DORS/2019-122). Cependant, après un examen plus approfondi, il a été déterminé que cette question ne pouvait pas être réglée par un règlement correctif : elle a donc été retirée du dossier. Malheureusement, par inadvertance, ce point n'a pas été récupéré dans un autre dossier.

Le ministère des Transports examinera cette question et déterminera quelle modification future pourrait inclure le point 2 relatif au DORS/2015-84. Nous vous réécrivons pour vous informer de l'échéancier prévu à cet égard.

En espérant que ces explications vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Sécurité et sûreté

TRANSLATION/TRADUCTION

Reçu le 24 février 2020

Geoffrey Hilton
Conseiller juridique
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

V/Réf.: DORS/2015-84, Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien
(parties I et VI – Exploitation extracôtière)

Pour faire suite à ma lettre du 7 novembre 2019, je vous avise que le ministère des Transports a examiné le point 2, qui se rapportait au DORS/2015-84. Je vous informe également qu'une modification visant à répondre à la préoccupation du Comité mixte relativement au paragraphe 602.64(1) du *Règlement de l'aviation canadien* sera intégrée à un règlement correctif qui portera sur les parties VI et VII – Exploitation aérienne. Ce règlement correctif contiendra des modifications relatives aux hélicoptères, rédigées par l'équipe chargée de l'examen de la réglementation sur la sécurité aérienne. La publication de ces modifications réglementaires devrait avoir lieu au printemps 2021.

Dans l'espoir que ces explications sauront satisfaire le Comité, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Sécurité et sûreté
Transport Canada

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8**Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* SOR/DORS/2015-84Registration
SOR/2015-84 April 1, 2015Enregistrement
DORS/2015-84 Le 1^{er} avril 2015

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)**Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôtière)**

P.C. 2015-408 April 1, 2015

C.P. 2015-408 Le 1^{er} avril 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^b of the *Aeronautics Act*, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^b de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôtière)*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND VI — OFFSHORE OPERATIONS)**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET VI — EXPLOITATION EXTRACÔTIÈRE)****AMENDMENTS****MODIFICATIONS**

1. Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

“EUBA” or “emergency underwater breathing apparatus” means a self-contained supplemental air supply that is designed to prolong the breathing capability of a passenger or a crew member during the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching; (*EUBA ou dispositif respiratoire submersible de secours*)

« EUBA » ou « dispositif respiratoire submersible de secours » Dispositif autonome d'alimentation en air d'appoint qui est conçu pour prolonger la capacité respiratoire d'un passager ou d'un membre d'équipage lors de l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé. (*EUBA or emergency underwater breathing apparatus*)

“offshore operations flight” means a flight that is conducted to or from an offshore location and that is

« vol d'exploitation extracôtière » Vol qui est effectué en provenance ou à destination d'un emplacement extracôtier et qui est, selon le cas :

- (a) a flight in support of offshore oil, gas or mineral exploitation,
- (b) a sea-pilot transfer flight, or
- (c) a search and rescue flight; (*vol d'exploitation extracôtière*)

- a) un vol à l'appui de l'exploitation extracôtière du pétrole, du gaz ou du minerai;
- b) un vol de transfert de pilotes maritimes;
- c) un vol de recherche et de sauvetage. (*offshore operations flight*)

2. Subpart 2 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 602.63(7)”:

2. La sous-partie 2 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 602.63(7) », de ce qui suit :

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 602.64(1)	3,000	15,000
Subsection 602.64(2)	3,000	15,000
Subsection 602.64(3)	3,000	
Subsection 602.66(1)	3,000	15,000
Subsection 602.66(2)	3,000	15,000
Subsection 602.66(3)	3,000	15,000

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 602.64(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.64(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.64(3)	3 000	
Paragraphe 602.66(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(3)	3 000	15 000

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7^b S.C. 2004, c. 15, s. 18^c R.S., c. A-2¹ SOR/96-433^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18^c L.R., ch. A-2¹ DORS/96-433

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8**Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84****3. (1) Paragraphs 602.63(7)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) a helicopter passenger transportation suit system that conforms to paragraph 551.407(c) of the *Airworthiness Manual* is provided for each passenger on board;
- (b) a helicopter crew member transportation suit system is provided for each crew member on board; and
- (c) the pilot-in-command directs all persons on board to wear their helicopter transportation suit system.

(2) Subsection 602.63(8) of the Regulations is replaced by the following:

(8) Every person who has been directed to wear a helicopter transportation suit system pursuant to paragraph (7)(c) shall wear that suit system.

4. The reference “[602.64 to 602.69 reserved]” after section 602.63 of the Regulations is replaced by the following:

Offshore Operations Flight

602.64 (1) Subject to section 602.65, no person shall dispatch or conduct a take-off in a helicopter to conduct an offshore operations flight if, during the pre-flight check required under section 602.71 or the weather check required under section 602.72, the pilot-in-command or the air operator is aware that the sea state at any point along the planned route exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

(2) An air operator who uses a helicopter to conduct an offshore operations flight shall notify the pilot-in-command if, at take-off or during the flight, the air operator is or becomes aware that the sea state at any point along the planned route between the position of the helicopter and the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

(3) If the pilot-in-command of a helicopter who is conducting an offshore operations flight is or becomes aware that the sea state at any point along the planned route between the position of the helicopter and the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching, the pilot-in-command shall, subject to section 602.65, proceed directly to a land base.

Emergency Exception

602.65 Subsections 602.64(1) and (3) do not apply in respect of an offshore operations flight conducted for the purpose of responding to an emergency.

Emergency Underwater Breathing Apparatus (EUBA)

602.66 (1) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters unless

- (a) a EUBA is provided for each person on board;
- (b) each EUBA
 - (i) is readily accessible for immediate use in the event of a ditching,
 - (ii) can be donned quickly,
 - (iii) provides a supplemental air supply that is effective to a depth of at least 3.6 m, and

3. (1) Les alinéas 602.63(7)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) une combinaison pour passagers d'hélicoptère est fournie pour chaque passager à bord qui satisfait aux exigences de l'alinéa 551.407c) du *Manuel de navigabilité*;
- b) une combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère est fournie pour chaque membre d'équipage à bord;
- c) le commandant de bord donne l'ordre aux personnes à bord de porter leur combinaison d'hélicoptère.

(2) Le paragraphe 602.63(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Toute personne qui a reçu l'ordre de porter une combinaison d'hélicoptère en application de l'alinéa (7)c) doit la porter.

4. La mention [602.64 à 602.69 réservés] qui suit l'article 602.63 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Vol d'exploitation extracôtière

602.64 (1) Sous réserve de l'article 602.65, il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière si, au cours de la vérification avant vol exigée par l'article 602.71 ou de la vérification météorologique exigée par l'article 602.72, le commandant de bord ou l'exploitant aérien est au courant que l'état de la mer en un point quelconque sur le trajet prévu du vol excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

(2) L'exploitant aérien qui utilise un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière doit aviser le commandant de bord si, au décollage ou au cours du vol, il est au courant, ou est mis au courant, que l'état de la mer à tout point sur le trajet prévu du vol entre la position de l'hélicoptère et sa destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

(3) Le commandant de bord d'un hélicoptère qui effectue un vol d'exploitation extracôtière constate, ou est mis au courant, que l'état de la mer en un point quelconque sur le trajet prévu du vol entre la position de l'hélicoptère et sa destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé, doit, sous réserve de l'article 602.65, se diriger directement vers une base terrestre.

Exception — urgences

602.65 Les paragraphes 602.64(1) et (3) ne s'appliquent pas à un vol d'exploitation extracôtière effectué en réponse à une urgence.

Dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA)

602.66 (1) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) un EUBA est fourni pour chaque personne à bord;
- b) chaque EUBA est conforme aux exigences suivantes :
 - (i) il est facilement accessible pour usage immédiat en cas d'amerrissage forcé,
 - (ii) il est de type mise rapide,
 - (iii) il fournit une alimentation en air d'appoint qui est efficace jusqu'à une profondeur d'au moins 3,6 m,

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84**

(iv) is not likely to pose a snagging risk during an evacuation of the helicopter; and

(c) each person on board has, in the 36-month period preceding the flight, received EUBA training that

- (i) is specific to the type of EUBA provided,
- (ii) includes classroom theory training on the use of the EUBA and its limits and hazards, and
- (iii) includes practical pool training that simulates the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching.

(2) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of 10°C or more unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1) is attached to the life preserver, individual flotation device or personal flotation device that is carried on board the helicopter for that person.

(3) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of less than 10°C unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1)

- (a) is in a pocket or pouch that is part of the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system;
- (b) is in a pouch that is worn with the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system; or
- (c) is attached to the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system.

[602.67 to 602.69 reserved]

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force 90 days after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

On March 12, 2009, a Sikorsky S-92A helicopter operated by Cougar Helicopters departed from St. John's, Newfoundland and Labrador (N.L.), for the Hibernia Oilfield off the coast of N.L. with 16 passengers and 2 crew members on board. The helicopter suffered a catastrophic offshore accident and crashed in the Atlantic Ocean, near St. John's, N.L. All but 1 of the 18 occupants drowned and the sole survivor (a passenger) suffered serious injuries.

Following an investigation of this accident, the Transportation Safety Board (TSB) of Canada released its Accident Investigation Report (A09A0016) in February 2011 and made four recommendations. Two of the recommendations were directly addressed to Transport Canada (TC): (1) that TC prohibit commercial operation

(iv) il est peu susceptible de s'accrocher lors de l'évacuation de l'hélicoptère;

c) chaque personne à bord a reçu, dans les trente-six mois précédant le vol, une formation sur l'EUBA qui :

- (i) est spécifique au type d'EUBA qui est fourni,
- (ii) comprend de la formation théorique en classe sur l'utilisation de l'EUBA et ses limites et ses dangers,
- (iii) comprend de la formation pratique en piscine qui simule l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé.

(2) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est de 10 °C ou plus à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit attaché au gilet de sauvetage, au dispositif de flottaison individuel ou au vêtement de flottaison individuel qui est transporté à bord de l'hélicoptère pour cette personne.

(3) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est inférieure à 10 °C à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit, selon le cas :

- a) inséré dans une poche ou une pochette qui fait partie de la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou de la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;
- b) inséré dans une pochette qui est portée avec la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;
- c) attaché à la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou à la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne.

[602.67 à 602.69 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Contexte

Le 12 mars 2009, un hélicoptère Sikorsky S-92A, exploité par Cougar Helicopters, a décollé de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) [T.-N.-L.], en direction du champ pétrolier Hibernia au large des côtes de T.-N.-L., avec à son bord 16 passagers et 2 membres d'équipage. L'hélicoptère a subi un accident catastrophique en mer et s'est écrasé dans l'océan Atlantique, près de St. John's (T.-N.-L.). Tous sauf 1 des 18 occupants se sont noyés et le seul survivant (un passager) a subi de graves blessures.

En février 2011, après avoir mené une enquête sur l'accident, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié son Rapport d'enquête sur l'accident (A09A0016) et a formulé quatre recommandations. Deux de ces recommandations s'adressent directement à Transports Canada (TC) : (1) que TC interdise

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84**

of Category A transport helicopters over water when the sea state will not permit safe ditching and successful evacuation; and (2) that emergency underwater breathing apparatus (EUBA) be mandatory for all occupants of helicopters involved in overwater flights who are required to wear a helicopter passenger transportation suit system.

Currently, Canadian offshore operations flights are being conducted only on the east coast of Canada where the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board (C-NLOPB) and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (C-NSOPB) control all activities related to natural resources extraction and/or exploration. However, it is expected that renewed interest in Arctic resource exploration, and the effects of climate change (resulting in longer available drilling seasons), will result in new oil and gas exploration activity in the North.

Issues

The C-NLOPB and the C-NSOPB have already supported the use of emergency underwater breathing apparatus (i.e. a breathing system delivering compressed air carried by each person on board). However, there are no provincial or federal regulatory obligations for helicopter operators to stop a flight due to sea state conditions or to have EUBAs for each person on board the aircraft. Currently, helicopter operators voluntarily incorporate the use of the EUBA in their flight operations. In order to ensure that there is a consistent level of safety measures in place across the provinces and territories, particularly if offshore operations continue to develop in the North, federal regulations addressing these issues are needed.

In addition, section 602.63 of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs), “Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water,” requires all persons on board helicopters operated over water having a temperature of less than 10°C to wear a passenger transportation suit system. This provision inadvertently applies to crew members. Requiring crew members to wear a helicopter passenger transportation suit system limits their ability to manipulate controls and increases the likelihood of thermal exhaustion.

Objectives

The objectives of these amendments are to reduce the risks associated with offshore operations flights by ensuring that future offshore flight operators follow a consistent national standard, to further harmonize the Canadian regulations with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards and best practices, and to address the TSB’s recommendations. These amendments will also eliminate the risks associated with requiring crew members to wear survival suits inappropriate to their duties.

Description

These amendments will

- introduce a definition of “offshore operations flight” and of “emergency underwater breathing apparatus (EUBA);”
- require the carrying of EUBAs for all occupants of helicopters involved in offshore operations flights in Canadian domestic

l’exploitation commerciale d’hélicoptères de transport de catégorie A en survol maritime lorsque l’état des mers ne permet pas d’amerrir de façon sécuritaire et de réussir l’évacuation de l’appareil et (2) que les dispositifs respiratoires submersibles de secours (EUBA) soient obligatoires pour tous les occupants d’hélicoptères en survol maritime tenus de revêtir une combinaison pour passagers d’hélicoptère.

À l’heure actuelle, les opérations en haute mer au Canada se déroulent seulement sur la côte Est où l’Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (OCTNLHE) et l’Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE) contrôlent toutes les activités d’extraction ou d’exploration de ressources naturelles. Toutefois, on s’attend à ce que l’intérêt renouvelé pour l’exploration des ressources de l’Arctique et le changement climatique qui permet des saisons de forage plus longues donnent lieu à de nouvelles activités d’exploration pétrolière et gazière dans le Nord.

Enjeux

L’OCTNLHE et l’OCNEHE appuient déjà l’utilisation d’un dispositif respiratoire submersible de secours (c’est-à-dire un dispositif respiratoire à air comprimé dont est équipée chaque personne à bord). Toutefois, les exploitants d’hélicoptères ne sont sous aucune obligation, provinciale ou réglementaire, d’interrompre un vol à cause des conditions en mer ou d’avoir un EUBA pour chaque personne à bord de l’aéronef. À l’heure actuelle, les exploitants d’hélicoptères incorporent volontairement l’utilisation d’un EUBA dans leurs opérations aériennes. Toutefois, il faut établir une réglementation fédérale pour assurer l’application uniforme de mesures de sécurité dans toutes les provinces et tous les territoires, surtout si le développement des exploitations extracôtiers se poursuit dans le Nord.

En outre, l’article 602.63 du *Règlement de l’aviation canadien* (RAC), « Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau », exige que toute personne à bord d’un hélicoptère exploité au-dessus d’un plan d’eau dont la température est inférieure à 10 °C porte une combinaison pour passagers d’hélicoptère. Cette disposition englobe par inadvertance les membres d’équipage. L’obligation pour les membres d’équipage de porter une combinaison pour passagers d’hélicoptère restreint leur capacité à manipuler les commandes et augmente le risque d’épuisement dû à la chaleur.

Objectifs

Les modifications visent à réduire les risques associés aux vols effectués dans le cadre d’opérations extracôtiers en garantissant que les futurs exploitants aériens effectuant ce type de vols suivent une norme nationale uniforme, à harmoniser davantage la réglementation canadienne avec les normes et les pratiques exemplaires de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et à donner suite aux recommandations du BST. Ces modifications permettront aussi d’éliminer le risque associé à l’obligation pour les membres d’équipage de porter une combinaison de survie inappropriée pour leurs fonctions.

Description

Ces modifications :

- ajoutent les définitions de « vol d’exploitation extracôtier » et de « dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA) »;
- exigent qu’il y ait un EUBA à bord pour chacun des occupants tenus de revêtir une combinaison pour passagers d’hélicoptère

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84**

- operations where occupants are required to wear a helicopter transportation suit system;
- introduce a requirement that crew members and passengers be trained in the use of EUBAs;
 - correct section 602.63 of the CARs, “Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water;” to replace the requirement that crew members wear helicopter passenger transportation suits with a requirement that crew members wear a crew member transportation suit (one of the main differences between the two suits is the fact that the crew transportation suit system has a different thermal insulation than the passenger suit system);
 - introduce a requirement that helicopters cannot be used for the conduct of offshore operations when the sea state reported or forecast prior to departure along the planned flight route, or reported at the destination, exceeds the sea state for which the helicopter is certified for ditching in water (an exemption is provided for emergency operations). The aircraft float manufacturers provide data to specify the maximum sea state level for which the helicopter is certified for ditching;
 - introduce a requirement that the pilot-in-command shall proceed directly to a land base if the sea state, at any point along the planned route, exceeds the sea state for which the helicopter is certified; and
 - incorporate by reference the Helicopter Passenger Transportation Suit System (HPTSS) standards into section 602.63 of the CARs via the *Airworthiness Manual* (AWM).
- utilisé pour des vols d’exploitation en mer dans le cadre d’opérations nationales canadiennes;
- établissent l’exigence selon laquelle les pilotes et les passagers doivent avoir une formation sur l’utilisation des EUBA;
 - apportent des corrections à l’article 602.63 du RAC intitulé « Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau » pour remplacer l’exigence voulant que les membres d’équipage portent une combinaison pour passagers d’hélicoptère, par l’obligation pour ces derniers de porter une combinaison pour membres d’équipage (l’isolation thermique est la principale différence entre ces deux modèles de combinaison);
 - établissent une exigence selon laquelle les hélicoptères ne peuvent être utilisés pour des opérations extracôtières lorsque l’état de la mer signalé avant le départ ou prévu pour le long de l’itinéraire de vol, ou à destination, excède l’état de la mer pour lequel l’hélicoptère est certifié pour l’amerrissage forcé (une exemption est fournie pour les opérations d’urgence). Les constructeurs de flotteurs d’aéronefs fournissent des données spécifiant le niveau maximum de l’état de la mer pour lequel un hélicoptère est certifié pour l’amerrissage forcé;
 - établissent une exigence selon laquelle le commandant a l’obligation de se diriger directement vers une base terrestre, si à tout point sur le trajet prévu du vol, l’état de la mer excède le niveau de certification de l’hélicoptère;
 - incorporent par renvoi la norme « Combinaisons pour passagers d’hélicoptère » à l’article 602.63 du RAC par l’intermédiaire du *Manuel de navigabilité*.

Consultation

In August 2011, a focus group composed of representatives from the federal government and industry (i.e. Cougar Helicopters Inc., CHC Helicopter Operations, C-NLOPB, the Helicopter Association of Canada [HAC], the Canadian Association of Petroleum Producers [CAPP]) conducted two risk assessments to evaluate how to respond to two of the four TSB recommendations made in the TSB’s Accident Investigation Report.

Different policy instruments (i.e. the status quo, advisory and regulatory) were assessed against criteria, such as the protection of life and the environment, the promotion of economic efficiency and the promotion of public confidence. The focus group concluded that performance-based regulation is the most pertinent instrument to mitigate the safety risks associated with offshore operations flights.

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 16, 2013, followed by a 30-day comment period. TC received two written comments, one from CAPP — Atlantic Canada and one from the C-NLOPB.

CAPP — Atlantic Canada proposed that the Regulations be amended to make reference to the HPTSS standards, which were prepared by the Canadian General Standards Board (CGSB), and approved by the Standards Council of Canada in April 2012. The HPTSS certification standard was developed in Canada in response to the March 12, 2009, offshore helicopter accident. This new 2012 HPTSS standard makes improvements to older HPTSS standards that are no longer considered adequate for the Canadian environment (e.g. cold waters). In response to CAPP — Atlantic Canada, Transport Canada has revised the Regulations to

Consultation

En août 2011, un groupe de discussion formé de représentants du gouvernement fédéral et de l’industrie (Cougar Helicopters Inc., CHC Helicopter Operations, l’OCTNLHE, la Helicopter Association of Canada [HAC] et l’Association canadienne des producteurs pétroliers [ACPP]) a effectué deux évaluations des risques pour déterminer comment répondre à deux des quatre recommandations que le BST a formulées dans son rapport d’enquête sur l’accident.

Différents instruments de politique (c’est-à-dire le statu quo, les documents consultatifs et la réglementation) ont été évalués par rapport à des critères, comme la protection de la vie et de l’environnement, la promotion de l’efficacité économique et la promotion de la confiance du public. Le groupe de discussion a conclu que la réglementation axée sur le rendement était l’instrument le plus pertinent pour atténuer les risques pour la sécurité associés aux vols d’exploitation extracôtière.

Les modifications proposées ont été publiées le 16 novembre 2013 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La publication a été suivie d’une période de commentaires de 30 jours. TC a reçu deux commentaires écrits, dont un provenait de l’ACPP du Canada atlantique et l’autre de l’OCTNLHE.

L’ACPP du Canada atlantique proposait de modifier le Règlement pour faire référence à la norme relative aux CPH préparée par l’Office des normes générales du Canada (ONGC) et approuvée par le Conseil canadien des normes en avril 2012. La norme d’homologation des CPH a été élaborée au Canada à la suite de l’accident d’hélicoptère survenu en haute mer le 12 mars 2009. La norme de 2012 relative au CPH apporte des améliorations aux anciennes normes sur les CPH qui ne sont plus jugées adéquates pour l’environnement canadien (par exemple eaux froides). En réponse au commentaire de l’ACPP du Canada atlantique, Transports Canada

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84**

incorporate by reference in section 602.63 of the CARs the AWM, which will reference the new HPTSS standard.

For the purposes of determining a safe sea state for normal offshore helicopter operations, C-NLOPB suggested that determining wave height along the planned flight route (i.e. not just the wave height at the helicopter destination) should now be taken into consideration, and accordingly, also prescribed in the Regulations — given that newly developed technology (e.g. height-finding [HF] radar) can now offer this determination. The ability to measure wave height helps helicopter transport operators to avoid sea states that exceed the certified limits of emergency floatation systems (EFS).

It should be noted that this sea state restriction only applies to normal passenger helicopter transportation flights. Emergency flights remain unaffected, and may be undertaken where the operator and crew deem it necessary. TC has revised the amendments to the Regulations (under section 602.64 of the CARs) that were published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 16, 2013, to now include a “go-no-go” decision based not only at destination, but also based on reported or forecast sea states along the planned flight route.

Rationale

These amendments to the CARs serve to reduce the risk of injury or death in the event of a helicopter ditching, and should a ditching occur, to reduce the risk of drowning inside the helicopter, and death due to hyperthermia once outside of the helicopter. These amendments will also foster consistent national standards for current and new entrants to the offshore flight operations sector.

ICAO Annex 6, Part III — *International Operations – Helicopters* states that “all helicopters on flights over water in a hostile environment shall be certificated for ditching. Sea state shall be an integral part of ditching information.” Based on the findings of the aforementioned focus group, TC concluded that monitoring and reporting sea states, which have been utilized internationally to mitigate the risks associated with helicopter offshore operations flights on moderate to high seas, would best address the TSB’s recommendation regarding sea state and would harmonize Canadian regulation with international standards.

Although ICAO does not, at this time, require the carrying of EUBAs, the United Kingdom and Norway, which oversee similar operations over cold water, have already included a EUBAs requirement in their national regulations. The North Sea Offshore Authorities (i.e. Denmark, the Faroe Islands, Germany, the Republic of Ireland, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom) also have policy requirements regarding EUBAs similar to those of the C-NLOPB and the C-NSOPB. Based on the findings of the focus group, TC concluded that the use of EUBAs would augment the breathing capability of an individual and assist in evacuation from an overturned or sinking helicopter after a ditching has occurred.

a révisé l’article 602.63 du RAC pour y incorporer par renvoi le *Manuel de navigabilité*, qui fera référence à la nouvelle norme relative au CPH.

L’OCTNLHE proposait de tenir compte de la hauteur des vagues tout au long de l’itinéraire de vol prévu (et pas seulement à la destination) pour définir ce qui constitue un état de la mer sécuritaire pour l’exploitation d’hélicoptères en haute mer, et que cet élément soit décrit dans le Règlement, puisque les nouvelles technologies (comme les radars d’altimétrie) permettent maintenant d’obtenir ces données. La capacité de mesurer la hauteur des vagues permet aux exploitants d’hélicoptères de transport d’éviter de voler lorsque l’état de la mer dépasse les limites certifiées des dispositifs de flotation d’urgence (DFU).

Il est important de noter que la restriction liée à l’état de la mer ne vise que les vols ordinaires d’hélicoptères de transport de passagers. Cette mesure ne s’applique pas aux vols d’urgence qui peuvent toujours être entrepris si l’exploitant et l’équipage le jugent nécessaire. TC a révisé les modifications au Règlement (article 602.64 du RAC) qui ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 16 novembre 2013, pour inclure la notion de décision d’interrompre ou de poursuivre le vol, non seulement en fonction de l’état de la mer à destination, mais aussi en tenant compte de l’état de la mer, signalé ou anticipé, tout au long de l’itinéraire de vol prévu.

Justification

Les modifications apportées au RAC visent à réduire les risques de blessures ou de mort en cas d’amerrissage forcé d’un hélicoptère et, le cas échéant, à atténuer les risques de noyade des occupants restés à l’intérieur de l’hélicoptère et de mort due à l’hypothermie pour ceux sortis de l’hélicoptère. Ces modifications assureront l’application de normes nationales uniformes pour les exploitants actuels et les nouveaux venus du secteur des opérations de vol au large des côtes.

La Partie III de l’annexe 6 de l’OACI — *Opérations internationales – Hélicoptères* stipule que « tout hélicoptère survolant un plan d’eau dans un environnement déclaré hostile doit être certifié pour un amerrissage forcé. L’état de la mer doit faire partie intégrante des informations données lors d’un amerrissage ». Selon les constatations du groupe de discussion susmentionné, TC a conclu que la surveillance et la communication de rapports sur l’état de la mer, une approche utilisée à l’échelle internationale pour atténuer les risques associés aux opérations d’hélicoptères extracôtiers sur des mers agitées ou déchainées, répondraient le mieux à la recommandation du BST concernant l’état de la mer et harmoniseraient la réglementation canadienne avec les normes internationales.

Même si actuellement l’OACI n’exige pas d’avoir des EUBA à bord, le Royaume-Uni et la Norvège, qui supervisent des opérations similaires au-dessus de mers froides, ont déjà intégré à leur réglementation respective une exigence relative aux EUBA. Les autorités de la mer du Nord (c’est-à-dire le Danemark, les îles Féroé, l’Allemagne, la République d’Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni) ont aussi adopté des politiques exigeant des EUBA semblables à celles de l’OCTNLHE et l’OCNEHE. Selon les constatations du groupe de discussion, TC a conclu que l’utilisation d’un EUBA permettrait à une personne de respirer mieux et plus longtemps et faciliterait l’évacuation des occupants d’un hélicoptère renversé ou en train de sombrer après un amerrissage forcé.

2015-04-22 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 8* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 8* **SOR/DORS/2015-84**

These amendments will not create incremental costs for current operators, as the two Canadian companies (i.e. Cougar Helicopters and CHC Helicopter Operations) operating helicopters offshore are already in compliance.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no compliance costs or administrative burden being imposed on small business as a result of the amendments to the CARs.

Implementation, enforcement and service standards

These amendments will be enforced through the assessment of administrative monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, which carry a maximum fine of \$3,000 for individuals and \$15,000 for corporations, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or through judicial action introduced by way of summary conviction, as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Safety and Security Group
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone (general inquiries): 613-993-7284 or
1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Web site: www.tc.gc.ca

Ces modifications n’engendreront pas de coûts supplémentaires pour les exploitants actuels, puisque les deux entreprises canadiennes (Cougar Helicopters et CHC Helicopter Operations) qui exploitent des hélicoptères pour des opérations en haute mer sont déjà conformes à cette exigence.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car il n’y a aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises n’est pas pertinente dans ce cas-ci, étant donné que les modifications apportées au RAC n’entraîneront aucuns frais associés à la conformité, ni de fardeau administratif pour les petites entreprises.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les infractions à ces modifications seront, en vertu des articles 7.6 et 8.2 de la *Loi sur l’aéronautique*, passibles d’une amende d’un montant maximal de 3 000 \$ pour une personne et de 15 000 \$ pour une compagnie, de la suspension ou de l’annulation d’un document d’aviation canadien, ou d’une action judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, en vertu de l’article 7.3 de la *Loi sur l’aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Groupe de la sécurité et sûreté
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone (renseignements généraux) : 613-993-7284 ou
1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Site Web : www.tc.gc.ca

Appendix F

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SENAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

February 25, 2019

Ms. Jennifer MacIntyre
 Director General & Corporate Secretary
 Corporate Secretariat
 Global Affairs Canada
 Lester B Pearson Building, Tower A
 Room A6-139, 125 Sussex Drive
 OTTAWA, Ontario K1A 0G2

jennifer.macintyre@international.gc.ca

Dear Ms. MacIntyre:

Our Files: SI/2017-71, Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials
 Permit Authorization Order
 SOR/2017-233, Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials
 Regulations

The above-mentioned instruments were considered by the Joint Committee at its meeting of 21 February 2019. At that time, members were satisfied with the Department's response to the Senate tabling issue.

As for the remaining issue, the incorrectly-cited enabling provision in the executive portion of the Regulations, members took note of Mr. Rouben Khatchadourian's letter dated 7 August 2018, which indicated that the Regulations would be amended to correct this reference. Considering that the error is in the recommendation portion, rather than in the text of the Regulations, an explanation of how the Department intends to address this error would be appreciated. An indication of when the amendment will take place would also be appreciated.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads 'Geoffrey Hilton'.

Geoffrey Hilton
 Counsel

/mn

Global Affairs
CanadaAffaires mondiales
Canada

April 24, 2019

Mr. Geoffrey Hilton
Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o the Senate
Ottawa K1A 0A4

Dear Mr. Hilton:

Subject: SOR/2017-233, Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations.

I am writing in reply to your letter sent on February 25, 2019 relating to the above-mentioned regulations and the incorrectly-cited enabling provision in the Governor in Council Order (the Order).

The point you raised in your letter is well taken. With apologies for the previous confusion, as the error is contained in the Orders of SOR/2017-233 and SOR/2018-25, the Department understands that the inaccurate reference cannot be corrected by an amendment to the regulations.

As the Department noted in our letter of August 7, 2018, it is section 15 of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)* that confers regulation-making authority. Moving forward, Global Affairs Canada will ensure that section 15 is correctly cited in future Orders when the regulations are amended. This step has already been taken in the Order of SOR/2018-259, the most recent amendments to the regulations, which came into force on November 29, 2018.

Yours sincerely

Jennifer MacIntyre
Corporate Secretary and Director General

RECEIVED / REÇU

MAY 2, 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Annexe F

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 25 février 2019

Madame Jennifer MacIntyre
Directrice générale et secrétaire des services intégrés
Secrétariat ministériel, Affaires mondiales Canada
Édifice Lester B. Pearson, tour A
125, promenade Sussex, pièce A6-139
Ottawa (Ontario) K1A 0G2

Jennifer.MacIntyre@international.gc.ca

Madame,

N/Réf. : TR/2017-71, Décret concernant l'autorisation, par permis, à
procéder à certaines opérations (Justice pour les
victimes de dirigeants étrangers corrompus)
DORS/2017-233, Règlement relatif à la justice pour les victimes de
dirigeants étrangers corrompus

Le Comité mixte s'est saisi des instruments susmentionnés à sa réunion du 21 février 2019. Les membres se sont dits satisfaits de la réponse du Ministère quant au dépôt au Sénat.

Pour ce qui est de la disposition habilitante mal citée dans la partie administrative du *Règlement*, les membres prennent bonne note de la lettre de M. Rouben Khatchadourian du 7 août 2018, selon laquelle le *Règlement* sera modifié pour corriger ce renvoi. Puisque l'erreur se trouve dans la partie consacrée aux recommandations, au lieu du texte du *Règlement*, je vous saurais gré d'expliquer la façon dont le Ministère entend corriger l'erreur et les délais nécessaires.

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

Geoffrey Hilton
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 24 avril 2019

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

Monsieur,

Objet : DORS/2017-233, Règlement relatif à la justice pour les victimes de
dirigeants étrangers corrompus

Je donne suite à votre lettre du 25 février 2019 au sujet du règlement susmentionné et d'une disposition habilitante mal citée dans le décret du gouverneur en conseil.

Je prends bonne note du point que vous avez soulevé dans votre lettre. Le ministère des Affaires mondiales vous présente ses excuses pour la confusion, car l'erreur se trouve dans les décrets relatifs aux DORS/2017-233 et DORS/2018-25, et il est impossible de corriger le renvoi inexact par une modification au *Règlement*.

Comme le Ministère l'a signalé dans la lettre du 7 août 2018, il s'agit bien de l'article 15 de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)* qui confère un pouvoir de réglementation. En conséquence, le ministère des Affaires mondiales s'assurera que cet article sera correctement cité dans les prochains décrets lors de la modification de règlements. Il a déjà pris les mesures nécessaires pour le décret relatif au DORS/2018-259, la dernière série de modifications au *Règlement* en vigueur depuis le 29 novembre 2018.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Jennifer MacIntyre
Secrétaire des services intégrés
et directrice générale

Appendix G

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

March 4, 2019

Ms. Tina Green
Assistant Deputy Minister
Regulatory Operations and Regions Branch
Health Canada
7th Floor, Jeanne Mance Building, AL 1907D
Tunney's Pasture, 200 Eglantine Driveway
Ottawa, Ontario K1A 0A9

tina.green@canada.ca


Dear Ms. Green:

Our File: SOR/2011-83, Regulations Amending the Licensed Dealers for
Controlled Drugs and Narcotics Fees Regulations
(1056)

The above-mentioned instrument was before the Joint Committee at its meeting of 28 February 2019. At that time, members took note that the issue regarding the use of the term “dealer’s licence” had been resolved by the instrument registered as SOR/2018-69.

With respect to the issues concerning subsection 5(2) and 6(1), members took note of your letter of 2 February 2018, which indicated that Ministerial Orders would likely replace the fees regulations relating to the *Food and Drugs Act* and that Health Canada would, within a year, review the *Licensed Dealers for Controlled Drugs and Narcotics (Veterinary Use) Fees Regulations* to determine if they should be amended or “even maintained” since they affect fewer than ten licensees.

- 2 -

Accordingly, members have instructed me to seek your advice on the status of that review and if Health Canada is now in a position to confirm whether the Regulations will be amended or replaced by Ministerial Orders. In either case, when can the Committee expect these changes? 

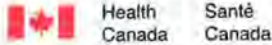
I look forward to receiving your reply.

Sincerely,




Geoffrey Hilton
Counsel

mh/



RECEIVED / REÇU

JULY 02, 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATIONAPPENDIX A 

19-105710-530

JUL 02 2019

Geoffrey Hilton, Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Dear Mr. Hilton,

**Re: SOR/2011-83, Regulations Amending the Licensed Dealers for
Controlled Drugs and Narcotics (Veterinary Use) Regulations (1056)**

Thank you for your letter dated March 4, 2019, in which the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee) confirmed resolution of the issue regarding the term "dealer's licence" and requested an update on outstanding issues concerning subsection 5(2) and 6(1) in the above-mentioned instrument.

Status of the fees regulations review

In previous correspondence, the Department had committed to undertaking a review of all its fees regulations. This included the above-mentioned instrument, made under the *Financial Administration Act* (FAA), as part of a broader review that occurred following the coming into force of section 30.61 of the *Food and Drugs Act* (FDA) in 2017, which allows for fees to be set through Ministerial Orders. As a result of this review, Health Canada is planning on repealing certain fees regulations currently under the FAA and replacing them with Ministerial Orders under the FDA.

While the above-mentioned regulations do fall under the FAA, they were determined to be out of scope of the FAA review because they relate to dealer's licenses issued under both the FDA and the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA). The CDSA does not have a provision similar to section 30.61 of the FDA, so fees cannot be set through Ministerial Orders.

Issues concerning subsections 5(2) and 6(1) of the Regulations

Health Canada is of the view that the above-mentioned regulations would benefit from being updated to improve clarity and address the two outstanding issues

The wordmark for Canada, with the letters "i" and "a" in red.

raised by the Committee. As such, Department officials are currently reviewing the above-mentioned regulations with the aim of updating them for technical consistency and alignment with operational practices. Health Canada intends to complete this subsequent review and provide an update to the Committee by the end of 2019. It is anticipated that any changes as a result of this review could be introduced as early as 2020.



With respect to the issue of "may" vs. "shall" as per subsection 6(1) of the Regulations, Health Canada takes a case-by-case approach in the use of "may" vs. "shall," given the diversity of its regulations, in addition to the unique situational context required when enforcing these provisions. As such, further analysis is being conducted to address the use of "may" vs. "shall" within the identified provisions. We intend to provide an update to the Committee on this issue by the end of 2019.

Health Canada acknowledges the importance of the Committee's work and remains committed to resolving the remaining concerns.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stefania Trombetti".

Stefania Trombetti
Acting Assistant Deputy Minister
Regulatory Operations and Enforcement Branch
Health Canada

cc: Carol Anne Chénard, Controlled Substances and Cannabis Branch



MECS 19-105710-530



RECEIVED / REÇU

MAR. 29, 2020

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Geoffrey Hilton, Counsel
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa ON K1A0A4

Dear Mr. Hilton,

Re: SOR/2011/83, Regulations Amending the Licensed Dealers for Controlled Drugs and Narcotics (Veterinary Use) Regulations (1056)

As we committed to doing in our letter of July 2, 2019, Health Canada provides the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations with an update on issues related to the above-mentioned instrument.

Subsection 5(2): due date of first year fees

In the letter received from the Committee dated October 4, 2017, it was suggested that subsection 5(2) be amended so that timing of the payment would not depend either on an application for remission or on the renewal of the dealer's licence. After reviewing the regulations, Health Canada concurs with the suggestion.

The department intends to propose amendments to the Regulations to provide for a single, annual due date for all fees under this Regulation, independent of remissions or renewal. The department is proposing to advance these regulations in spring 2021.

Subsection 6(1): "may" vs. "shall"

Upon further consideration, Health Canada has found no reason why the Minister would not require audited sales records under subsection 6(1) when the information under subsection (4)(1) is not adequate to determine the actual gross revenue.

Health Canada intends to propose amendments to the Regulations to provide that the Minister must require unaudited sales records if the Minister determines that the statement provided under subsection 4(1) is not adequate. The proposed amendments would also provide that, if those records are not adequate, the Minister must request audited sales records. The Department intends to propose these amendments in spring 2021.

The word "Canada" in a large, serif font, with a small red maple leaf icon positioned above the letter "a".

- 2 -



Health Canada acknowledges the importance of the Committee's work and remains committed to resolving these concerns.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stefania Trombetti".

Stefania Trombetti
Assistant Deputy Minister
Regulatory Operations and Enforcement Branch
Health Canada

CC: Carol Anne Chénard, Controlled Substances and Cannabis Branch

Annexe G

Translation/Traduction

Le 4 mars 2019

Madame Tina Green
Sous-ministre adjointe
Direction générale des opérations réglementaires
et des régions
Santé Canada
Édifice Jeanne-Mance, 7^e étage, IA 1907D
200, promenade Églantine, Pré Tunney
Ottawa (Ontario) K1A 0A9

tina.green@canada.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2011-83, Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer pour les licences de distributeurs autorisés de drogues contrôlées et de stupéfiants (1056)

Le Comité mixte s'est saisi du texte cité en objet lors de sa réunion du 28 février 2019. Il y a pris note du fait que le DORS/2018-69 a permis de régler l'emploi problématique du terme « licence de distributeur ».

En ce qui concerne les problèmes aux paragraphes 5(2) et 6(1), les membres du Comité ont pris acte de votre lettre du 2 février 2018. Vous y indiquez que des arrêtés ministériels remplaceraient vraisemblablement les règlements sur les prix à payer afférents à la *Loi sur les aliments et drogues* et que Santé Canada entreprendrait, au cours de l'année, l'examen du *Règlement sur les prix à payer pour les licences de distributeurs autorisés de drogues contrôlées et de stupéfiants (usage vétérinaire)* afin de déterminer s'il fallait le modifier ou le maintenir, car il vise moins d'une dizaine de distributeurs.

Par conséquent, les membres du Comité m'ont chargé de m'enquérir auprès de vous de l'état de cet examen et d'obtenir confirmation de la décision de Santé Canada en ce qui concerne la modification des règlements ou leur remplacement par des arrêtés ministériels. Dans un cas comme dans l'autre, quand le Comité peut-il espérer les modifications?

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

/mh

Geoffrey Hilton
Conseiller juridique

TRANSLATION/TRADUCTION**ANNEXE A**

19-105710-530

Le 2 juillet 2019

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

Monsieur,

Objet: DORS/2011-83, Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer pour les licences de distributeurs autorisés de drogues contrôlées et de stupéfiants (1056)

J'ai bien reçu votre lettre du 4 mars 2019 dans laquelle le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité) confirme la résolution de l'emploi problématique du terme « licence de distributeur » et demande une mise à jour sur les problèmes en suspens concernant les paragraphes 5(2) et 6(1) dans le texte réglementaire susmentionné.

Avancement de l'examen des règlements sur les prix à payer

Dans une lettre antérieure, Santé Canada s'était engagé à mener un examen de tous les règlements sur les prix à payer, notamment le texte modificatif mentionné en objet pris en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (la LGFP) dans le cadre d'un examen de grande ampleur par suite de l'entrée en vigueur de l'article 30.61 de la *Loi sur les aliments et drogues* (la LAD) en 2017, qui lui permet de fixer les prix par la voie d'arrêtés. À la suite de l'examen, il entend abroger certains règlements sur les prix afférents à la LGFP et les remplacer par des arrêtés ministériels pris en vertu de la LAD.

Bien que le *Règlement* ait été pris en vertu de la LGFP, il a été jugé hors du cadre de l'examen de cette loi, car il porte sur les licences de distributeurs délivrées en vertu de la LAD et de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*. Comme cette dernière est dépourvue d'une disposition comparable à l'article 30.61 de la LAD, les prix ne peuvent pas être fixés par la voie d'arrêtés ministériels.

- 2 -

Problèmes aux paragraphes 5(2) et 6(1) du *Règlement*



Le Ministère est d'avis qu'il faudrait actualiser le *Règlement* pour le clarifier et pour résoudre les deux problèmes soulevés par le Comité qui demeurent en suspens. Par conséquent, les fonctionnaires sont en train de l'examiner dans un souci d'uniformisation sur le plan de la forme et d'harmonisation avec les pratiques opérationnelles. Le Ministère souhaite mener l'examen à bien et fournir au Comité une mise à jour d'ici la fin de 2019. Il est prévu que les modifications découlant de l'examen pourraient être présentées dès 2020.

En ce qui a trait à l'emploi problématique des verbes « pouvoir » ou « devoir » au paragraphe 6(1) du *Règlement*, le Ministère choisit au cas par cas l'emploi de l'un ou de l'autre en raison de la diversité de sa réglementation ainsi que du contexte particulier dont il faut tenir compte dans l'application de ces dispositions. Ainsi, il mène une analyse approfondie pour trouver une solution dans les paragraphes en question et compte fournir au Comité une mise à jour sur ce point d'ici la fin de 2019.

Le Ministère reconnaît l'importance du travail du Comité et demeure déterminé à régler ces points.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Stephania Trombetti
Sous-ministre adjointe par intérim
Direction générale des opérations réglementaires
et de l'application de la loi
Santé Canada

c.c. M^{me} Carol Anne Chénard
Direction générale des substances contrôlées et du cannabis

TRANSLATION/TRADUCTION

MECS 19-105710-530

Reçu le 29 mars 2020

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

Monsieur,

Objet : DORS/2011-83, Règlement modifiant le Règlement sur les prix à payer pour les licences de distributeurs autorisés de drogues contrôlées et de stupéfiants (1056)

Comme il s'y était engagé dans sa lettre du 2 juillet 2019, le ministère de la Santé donne une mise à jour au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation sur les questions relatives au texte modificatif susmentionné.

Paragraphe 5(2) : date limite pour les frais de la première année d'activité

Dans la lettre du Comité datée du 4 octobre 2017, il est proposé de modifier le paragraphe 5(2) afin que la date du paiement ne dépende pas d'une demande de remise ou du renouvellement d'une licence de distributeur autorisé. Après examen du *Règlement*, le ministère de la Santé accepte la proposition.

Le Ministère a l'intention de proposer des modifications du *Règlement* afin d'y inscrire une seule date limite annuelle pour le paiement de tous les frais prévus, indépendamment des remises et des renouvellements. Il propose de présenter ce projet de modification réglementaire au printemps 2021.

Paragraphe 6(1) : emploi du verbe « pouvoir » ou « devoir »

Après un examen plus approfondi, le ministère de la Santé n'a trouvé aucun motif pour que le ministre n'exige pas des documents relatifs aux ventes vérifiés en vertu du paragraphe 6(1) si les renseignements exigés au paragraphe 4(1) ne lui permettent pas de déterminer les recettes brutes réelles.

Le ministère de la Santé a l'intention de proposer des modifications du *Règlement* de sorte que le ministre exige les documents relatifs aux ventes vérifiés si, à son avis, l'état fourni conformément au paragraphe 4(1) ne lui suffit pas. Si

2

tel est le cas, le ministre sera tenu de les exiger. Le Ministère entend proposer ces modifications au printemps 2021.



Le Ministère reconnaît l'importance du travail du Comité et demeure déterminé à régler ces points.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Stephania Trombetti
Sous-ministre adjointe
Direction générale des opérations réglementaires et de l'application de la loi
Santé Canada

c.c. M^{me} Carol Anne Chénard
Direction générale des substances contrôlées et du cannabis

Appendix H

yesh
STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATRICE PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

GARY ANANDASANGAREE, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAUT, DÉPUTÉ



October 31, 2016

Ms. Lucie Vignola
Director General
Corporate Secretariat
c/o XMSA, 8th Floor
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Ms. Vignola:

Our File: SOR/2008-104, Regulations Amending Certain Regulations Made
under the Motor Vehicle Safety Act
(Miscellaneous Program)


Mr. Simon Dubé's letter of April 21, 2016 concerning the above-noted instrument was considered by the Joint Committee on October 20, 2016.

In respect of the forthcoming amendment to section 3 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, Mr. Dube's letter indicates that pre-publication of this amendment in the *Canada Gazette*, Part I is expected in 2017. Members found this time frame somewhat lacking in specificity, and directed me to convey that it would be preferable for the amendment to be pre-published at least by March 2017.

In addition, it was noted that the promised amendments to subsections 107(27) and (28) of Schedule IV to the Regulations were pre-published in February. As it is now October and it does not yet appear that the amendments have been completed, your advice as to progress in this regard would be valued.

Please be advised as well that, at its meeting of September 29, 2016, the Joint Committee adopted a new procedure whereby if action has been promised but 12

- 2 -

months have passed with no progress, the Committee will consider calling  witnesses from the department or agency concerned.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,



Shawn Abel
Counsel

/mn



Transport Canada
Transports Canada

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



Your file Votre référence

Our file Notre référence
RDIMS # 12510821

FEB 20 2017

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

RECEIVED/REÇU

FEB 20 2017

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Abel:

Your File: SOR/2008-104, *Regulations Amending Certain Regulations Made under the Motor Vehicle Safety Act (Miscellaneous Program)*

Thank you for your letter of October 31, 2016, in which you sought advice concerning the progress on the planned amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

Item 1 – Section 3 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*

I am pleased to inform you that the amendment to section 3 has been moved to an expedited file under the Transport Canada Forward Regulatory Plan: 2016-2018. The file is entitled "Regulation Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Section 111, 123 and 126)" (https://www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/forward-regulatory-plan.htm#item_14). Transport Canada is striving to meet your March 2017 target and will soon be seeking approvals for this file to be published in the *Canada Gazette*, Part II.

Item 2 – Subsections 108(27) and (28) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*

The amendments to subsections 108(27) and (28) for publication in the *Canada Gazette*, Part II are under development. Since publication in the *Canada Gazette*, Part I, Transport

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0068 (1007-03)

- 2 -



Canada has received comments from the public, and has also been consulting with stakeholders. Stakeholders have requested that Transport Canada include new alternative testing requirements for complex advanced lighting systems as part of the amended regulation. The review of these new requirements has taken longer than anticipated, as there is no consensus amongst stakeholders regarding the new differing technical standards. The publication of the amendment in the *Canada Gazette*, Part II is anticipated to occur in the fall 2017.

I trust that the foregoing is helpful.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Vignola', is positioned above the printed name.

Lucie Vignola
Director General
Corporate Secretariat



Transport Canada / Transports Canada

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



JUL 17 2017

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

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

RECEIVED/REÇU
JUL 19 2017
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Abel:

Your file: SOR/2008-104, Regulations Amending Certain Regulations Made under the Motor Vehicle Safety Act (Miscellaneous Program)

Item 1 – Section 3 of the Motor Vehicle Safety Regulations

Further to my letter of February 20, 2017, I am pleased to inform you that the promised amendment to section 3 of the *Motor Vehicle Safety Regulations* made under the above-mentioned file was recently published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 151, No. 9, on May 3, as SOR/2017-57, *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 111, 123, 126, 205, 206 and 301.3)*.

Item 2 – Subsections 108(27) and (28) of Schedule IV to the Motor Vehicle Safety Regulations

Transport Canada is on track with its promised amendment to section 108 and still anticipates a publication in the *Canada Gazette*, Part II to occur in the fall 2017.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Lucie Vignola
Director General
Corporate Secretariat





Transport Transports
Canada Canada

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



Your file Votre référence

Our file Notre référence
13909897

AUG 14 2018

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

RECEIVED/REÇU
AUG 14 2018
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Abel:

Your file: SOR/2008-104, *Regulations Amending Certain Regulations Made under the Motor Vehicle Safety Act (Miscellaneous Program)*

Item 2 – Subsections 108(27) and (28) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*

Further to my predecessor letter of July 17, 2017, I am pleased to inform you that the amendment to subsections 108(27) and (28) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations* was recently published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 152, No. 6, on March 21, as SOR/2018-43, *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation and Standards 108 and 108.1)*.

This amendment addresses the remaining outstanding item regarding the above-mentioned file.

Yours sincerely,

Richard Roulx
Director
Corporate Secretariat

Canada

Annexe H

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 31 octobre 2016

Lucie Vignola
Directrice générale
Secrétariat ministériel
a/s XMSA, 8^e étage
Ministère des Transports
Place de ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Madame,

N/Réf.: DORS/2008-104, Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile

La lettre de M. Simon Dubé, datée du 21 avril 2016, au sujet de l'instrument mentionné en objet a été examinée par le Comité mixte le 20 octobre 2016.

Dans sa lettre, M. Dubé indique que la prépublication de la modification à venir à l'article 3 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* dans la partie I de la *Gazette du Canada* devrait avoir lieu en 2017. Les membres ont estimé cette échéance peu précise et m'ont demandé de faire savoir qu'il vaudrait mieux prépublier la modification au plus tard en mars 2017.

Par ailleurs, il a été signalé que les modifications promises aux paragraphes 108(27) et (28) de l'annexe IV du *Règlement* avaient été prépubliées en février. Comme nous sommes maintenant en octobre et que les modifications ne semblent toujours pas avoir été apportées, je vous saurais gré de me faire part des progrès réalisés à cet égard.

Soyez également avisé que, lors de sa réunion du 29 septembre 2016, le Comité mixte a adopté une nouvelle procédure selon laquelle il envisagera de convoquer des témoins du ministère ou de l'organisme visé si aucun progrès n'est réalisé 12 mois après la promesse d'une mesure.

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

M^c Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 février 2017

Monsieur Shawn Abel
Avocat
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

V/Réf.: DORS/2008-104, Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile

Je vous remercie pour votre lettre du 31 octobre 2016, dans laquelle vous vous informiez de l'état d'avancement des modifications devant être apportées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Point 1 – Article 3 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

Je suis ravie de vous informer que la modification à l'article 3 est traitée de façon accélérée dans le cadre du Plan prospectif de la réglementation de Transports Canada pour 2016-2018. Le dossier, intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 111, 123 et 126) » (<https://www.tc.gc.ca/fr/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation.htm>). Transports Canada veut respecter l'échéance de mars 2017 et obtiendra bientôt les approbations nécessaires à la publication de ce dossier dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Point 2 – Paragraphes 108(27) et (28) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

Les modifications aux paragraphes 108(27) et (28) qui seront publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* sont en cours de rédaction. Depuis que les modifications ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada*, Transports Canada reçoit des commentaires du public et consulte les parties concernées. Ces dernières ont demandé que Transports Canada prévoie de nouvelles exigences d'essai possibles pour les systèmes d'éclairage évolués complexes dans le règlement modifié. L'examen de ces nouvelles exigences est plus long que prévu, car les parties concernées ne s'entendent pas sur les nouvelles normes techniques divergentes. Les

- 2 -

modifications devraient être publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017.



En espérant que ces explications vous seront utiles, je vous prie d'agréer, M^e Abel, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Lucie Vignola
Directrice générale
Secrétariat ministériel

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 17 juillet 2017

Monsieur Shawn Abel
Avocat
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

V/Réf.: DORS/2008-104, Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile

Point 1 – Article 3 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

La présente fait suite à ma correspondance du 20 février 2017. J'ai le plaisir de vous annoncer que la modification promise à l'article 3 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* au titre du dossier susmentionné a récemment été publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 151, n° 9, le 3 mai sous DORS/2017-57, *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 111, 123, 126, 205, 206 et 301.3)*.

Point 2 – Paragraphes 108(27) et (28) de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

Transports Canada est en voie de modifier l'article 108 et prévoit toujours de publier la modification dans la partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017.

En espérant que ces explications vous seront utiles, je vous prie d'agréer, M^r Abel, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Lucie Vignola
Directrice générale
Secrétariat ministériel

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 14 août 2018

M^e Shawn Abel
Avocat
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

V/Réf.: DORS/2008-104, Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu
de la Loi sur la sécurité automobile

Point 2 – Paragraphes 108(27) et (28) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

La présente donne suite à ma lettre précédente, datée du 17 juillet 2017. Je suis ravie de vous annoncer que la modification promise aux paragraphes 108(27) et (28) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* a récemment été publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 152, n° 6, le 21 mars sous DORS/2018-43, *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation et normes 108 et 108.1)*.

Cette modification permet de résoudre le point qui restait à régler concernant le dossier susmentionné.

Je vous prie d'agréer, M^e Abel, l'expression de mes sentiments distingués.

Richard Groulx
Directeur
Secrétariat ministériel

Appendix I

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 935-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

VANCE BADAWAY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 935-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

May 18, 2018

Ms. Jill Wherrett
 A/Assistant Deputy Minister
 Portfolio Affairs & Communications Branch
 Public Safety Canada
 269 Laurier Avenue West, 18th Floor
 OTTAWA, Ontario K1A 0P8

jill.wherrett@canada.ca

Dear Ms. Wherrett:

Our File: SOR/2015-181, Secure Air Travel Regulations

I have reviewed the above-noted Regulations prior to placing them before the Joint Committee.

As you are aware, this instrument, in conjunction with SOR/2015-182, replaces the *Identity Screening Regulations*. The *Secure Air Travel Regulations* are enacted under new authority pursuant to the *Secure Air Travel Act*, which resolves the validity and procedural fairness concerns raised by the Committee in respect of the *Identity Screening Regulations*.

I would appreciate your advice with respect to the following new matters.

1. Subsection 7(1), English version

Paragraphs 7(1)(a) to (d) set out four circumstances in which an air carrier is prohibited from carrying a passenger. The English version of the Regulations uses the word “and” to link these paragraphs, which on a plain reading would mean that all four conditions must be met before the prohibition applies. Obviously this was drafted in error, and the word “or” should have been used to link these paragraphs. By way of comparison, I refer you to subsection 5.2(1) of the *Identity Screening Regulations*, as it was enacted by SOR/2011-156.

- 2 -



2. Paragraphs 7(1)(b) and (c)

Pursuant to these provisions, an air carrier cannot transport a passenger if the passenger “does not appear to be” the age or the gender indicated on their identification document or documents.

Sections 3 and 5 of the *Canadian Human Rights Act*, in conjunction, provide that it is a discriminatory practice to deny, or deny access to, the provision of services customarily available to the general public on the grounds of age or gender identity or expression. A discriminatory practice may be subject to a complaint to the Canadian Human Rights Tribunal, which is empowered to order that such practices cease and that persons subject to discriminatory practices be compensated for their costs.

Where an air carrier is compelled by these Regulations to refuse to transport a person on the basis that they do not appear to be the age or the gender stated on their identification, does this not amount to a discriminatory practice in contravention of the *Canadian Human Rights Act*? If not, your reasons to that effect would be appreciated. If yes, how can these provisions be justified?

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Shawn Abel'.

Shawn Abel
Counsel

/mn



Public Safety Sécurité publique
Canada Canada

Ottawa, Canada
K1A 0P8



JUN 22 2018

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

RECEIVED/REÇU
JUN 22 2018
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Abel:

Thank you for your correspondence of May 18, 2018, concerning the *Secure Air Travel Regulations*, specifically related to paragraphs 7(1)(a), (b), (c) and (d) of these Regulations.

Your first matter is related to the usage of the word "and" to link the paragraphs 7(1)(a) to (d) setting out the circumstances in which an air carrier is prohibited from carrying a passenger in the English version of the Regulations. You suggested that it most likely was drafted in error, and the word "or" should instead have been used to link these paragraphs.

Amendments to the Regulations are being examined in anticipation of the passage of Bill C-59, *An Act respecting national security matters*. This technical amendment to address the matter you raised is being considered for inclusion in the proposed amended Regulations.

With respect to your question regarding whether the paragraphs 7(1)(b) and (c) amount to a discriminatory practice in contravention of the *Canadian Human Rights Act*, the repeal of paragraphs 7(1)(b) and (c) is also being considered.

I would like to thank the Committee for its interest in and insight on this matter.

Sincerely,

Jill Wherrett
Assistant Deputy Minister
Portfolio Affairs and Communications Branch

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 JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWEY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAULT, M.P.



PARLIAMENT | PARLEMENT
CANADA

COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



November 15, 2018

Ms. Jill Wherrett
A/Assistant Deputy Minister
Portfolio Affairs & Communications Branch
Public Safety Canada
269 Laurier Avenue West, 18th Floor
OTTAWA, Ontario K1A 0P8

jill.wherrett@canada.ca

Dear Ms. Wherrett:

Our file: SOR/2015-181, Secure Air Travel Regulations

I refer to your June 22, 2018 letter, indicating that amendments to the *Secure Air Travel Regulations* were being considered that would address the two matters raised in my May 18, 2018 letter.

At this time, are you in a position to confirm that amendments will be forthcoming in relation to both issues? If so, your advice would also be appreciated as to an expected time frame for making those amendments.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

Shawn Abel
Counsel

/mn



Public Safety Sécurité publique
Canada Canada

Assistant Deputy Sous-ministre
Minister adjoint

Ottawa, Canada
K1A 0P8

RECEIVED/REÇU

JAN 03 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION



JAN 3, 2019

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

Dear Mr. Abel:

Thank you for your follow-up correspondence of November 15, 2018, concerning the *Secure Air Travel Regulations (SATR)*, specifically related to paragraphs 7(1)(b) and (c) of these Regulations. As indicated in my correspondence of June 22, 2018, amendments to the *SATR* are anticipated pending approval of amendments under part VI of Bill C-59, *An Act respecting national security matters*, which is currently in the Senate.

Regulatory pre-consultations were underway this fall in anticipation of Royal Assent of Bill C-59. Should the bill be passed, regulatory amendments for the *SATR*, including consideration of the issues raised in your Committee review, would be pursued as soon as practicable thereafter.

I would like to thank the Committee for its interest in this matter.

Sincerely,

Jill Wherrett
Assistant Deputy Minister
Portfolio Affairs and Communications Branch

Canada

Annexe I

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 18 mai 2018

Madame Jill Wherrett
Sous-ministre adjointe
Secteur des affaires du portefeuille
et des communications
Sécurité publique Canada
269, avenue Laurier-Ouest, 18^e étage
OTTAWA (Ontario) K1A 0P8

jill.wherrett@canada.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2015-181, Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

J'ai revu le règlement susmentionné avant d'en saisir le Comité.

Comme vous le savez, ce texte, en conjonction avec le DORS/2015-182, remplace le *Règlement sur le contrôle de l'identité*. Le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* est pris en vertu d'un nouveau pouvoir créé par la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*, qui résout les problèmes de validité et d'équité procédurale qu'avait soulevés le Comité relativement au *Règlement sur le contrôle de l'identité*.

J'aimerais maintenant connaître votre avis au sujet des nouvelles questions suivantes.

1. Le paragraphe 7(1) de la version anglaise

Les alinéas 7(1)a) à d) énoncent les cas où il est interdit à un transporteur aérien de transporter un passager. Dans la version anglaise, ces alinéas sont liés par la conjonction « and », ce qui, franchement interprété, voudrait dire que les quatre conditions doivent être réunies pour que l'interdiction s'applique. De toute évidence, il s'agit d'une erreur et c'est la conjonction « or » qui aurait dû être employée. À titre de comparaison, je vous renvoie au paragraphe 5.2(1) du *Règlement sur le contrôle de l'identité* (DORS/2011-156).

- 2 -



2. Les alinéas 7(1)b) et c)

Aux termes de ces dispositions, il est interdit à un transporteur aérien de transporter un passager dont l'âge ou le sexe ne semble pas correspondre à ce qu'indique sa pièce d'identité.

Or, les articles 3 et 5 de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* prévoient qu'il est discriminatoire de priver un individu de services destinés au public pour un motif fondé sur l'âge ou l'identité ou l'expression de genre. Une pratique discriminatoire peut donner lieu à une plainte auprès du Tribunal canadien des droits de la personne, lequel peut ordonner l'arrêt d'une pratique jugée discriminatoire et l'octroi des dépens aux victimes d'un préjudice.

Lorsqu'un transporteur aérien est contraint par règlement de refuser de transporter une personne au motif que son âge ou son sexe ne semblent pas correspondre à ce qu'indique sa pièce d'identité, ne s'agit-il pas d'une pratique discriminatoire contraire à la *Loi canadienne sur les droits de la personne*? Si vous n'en convenez pas, je vous saurais gré de m'en donner les raisons. Si, au contraire, vous convenez qu'il s'agit d'une pratique discriminatoire, comment ces dispositions peuvent-elles alors se justifier?

J'attends vos commentaires au sujet de ce qui précède.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Shawn Abel
Avocat

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 22 juin 2018

Monsieur Shawn Abel
Avocat
Comité mixte permanent d'examen
de la réglementation
A/S du Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 18 mai 2018 concernant la *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (RSDA) et plus particulièrement les alinéas 7(1)a), b), c) et d).

Le premier point que vous avez soulevé concerne l'emploi, dans la version anglaise, de la conjonction « and » pour lier les alinéas 7(1)a) à d), qui énonce les cas où il est interdit à un transporteur aérien de transporter un passager. Vous avez indiqué qu'il s'agissait probablement d'une erreur et que le mot « or » aurait dû être employé pour lier ces alinéas.

Nous travaillons actuellement à un règlement modificatif en prévision de l'adoption du projet de loi C-59, Loi concernant des questions de sécurité nationale. La modification technique que vous suggérez sera prise en considération dans le cadre de cet exercice et pourrait être incluse dans le règlement modificatif.

Quant à votre question à savoir si les alinéas 7(1)b) et c) ne constituent pas des pratiques discriminatoires contraires à la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, soyez informés que l'abrogation de ces deux alinéas sera de même envisagée.

Je remercie le Comité de ses observations et de l'intérêt qu'il porte à ce dossier.

Veillez agréer, Monsieur, mes cordiales salutations.

Jill Wherrett
Sous-ministre adjointe
Secteur des affaires du portefeuille et
des communications

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 15 novembre 2018

Madame Jill Wherrett
Sous-ministre adjointe
Secteur des affaires du portefeuille
et des communications
Sécurité publique Canada
269, avenue Laurier-Ouest, 18^e étage
OTTAWA (Ontario) K1A 0P8

jill.wherrett@canada.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2015-181, Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

Je vous renvoie à votre lettre du 22 juin 2018, dans laquelle vous indiquez que des modifications pourraient être apportées au *Règlement sur la sûreté des déplacements* et que les deux points soulevés dans ma lettre du 18 mai 2018 seraient résolus par la même occasion.

Êtes-vous maintenant en mesure de confirmer que des modifications seront effectuées et qu'elles résoudront ces deux points? Dans l'affirmative, auriez-vous l'obligeance de m'indiquer à quand sont prévues ces modifications.

J'attends votre réponse.

Je vous prie d'agréer, Madame, mes sincères salutations.

Shawn Abel
Avocat

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 3 janvier 2019

Monsieur Shawn Abel
Avocat
Comité mixte permanent d'examen
de la réglementation
A/S du Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 15 novembre 2018 concernant le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (RSDA) et plus particulièrement les alinéas 7(1)b) et c). Comme je l'ai indiqué dans ma lettre du 22 juin 2018, ce règlement sera modifié une fois approuvés les changements prévus à la partie VI du projet de loi C-59, Loi concernant des questions de sécurité nationale, dont est actuellement saisi le Sénat.

Des préconsultations réglementaires ont eu lieu cet automne en prévision de la sanction royale du projet de loi C-59. Si celui-ci est adopté, nous procéderons dès que possible ensuite à la révision du RSDA, qui comprendra l'examen des points soulevés par le Comité.

Je remercie le Comité de l'attention qu'il porte à ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Jill Wherrett
Sous-ministre adjointe
Secteur des affaires du portefeuille et des
communications

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

Registration
SOR/2015-181 June 30, 2015

SECURE AIR TRAVEL ACT

Secure Air Travel Regulations

P.C. 2015-1054 June 30, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to section 32 of the *Secure Air Travel Act*^a, makes the annexed *Secure Air Travel Regulations*.

SECURE AIR TRAVEL REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions **1.** The following definitions apply in these Regulations.

“Act” “Act” means the *Secure Air Travel Act*.

« Loi »

“boarding pass” “boarding pass” includes a ticket or other document that is both accepted by an air carrier and approved by an aerodrome operator as confirmation of the holder’s status as a passenger on a flight.

« carte d'embarquement »

APPLICATION

Application **2.** These Regulations apply in respect of the following passenger-carrying flights if the passengers are subject to screening that is carried out — in Canada, by the Canadian Air Transport Security Authority or, in another country, by the person or entity responsible for the screening of persons and goods in that country — before boarding:

(a) domestic flights that depart from Canadian aerodromes and that are conducted by air carriers under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*; and

(b) international flights that depart from or will arrive at Canadian aerodromes and that are conducted by air carriers

(i) under Subpart 1 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* using aircraft that have a maximum certificated take-off weight of more than 8 618 kg (19,000 pounds) or have a seating configuration, excluding crew seats, of 20 or more, or

(ii) under Subpart 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*.

^a S.C. 2015, c. 20

Enregistrement
DORS/2015-181 Le 30 juin 2015

LOI SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

C.P. 2015-1054 Le 30 juin 2015

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement. Définitions

« carte d'embarquement » Est assimilé à la carte d'embarquement le billet ou tout autre document qui est accepté par le transporteur aérien et approuvé par l'exploitant de l'aérodrome à titre de confirmation du statut du titulaire comme passager d'un vol.

« Loi » La *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*. « Loi » « Loi » « Act »

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique à l'égard des vols ci-après dont les passagers font l'objet d'un contrôle effectué au Canada, par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou, dans un autre pays, par la personne ou l'organisme qui est responsable du contrôle des personnes et des biens, avant l'embarquement :

a) les vols intérieurs qui partent d'aérodromes canadiens et qui sont effectués par des transporteurs aériens sous le régime de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*;

b) les vols internationaux qui partent d'aérodromes canadiens ou y arriveront et qui sont effectués par des transporteurs aériens sous le régime, selon le cas :

(i) de la sous-partie 1 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* au moyen d'aéronefs ayant une masse maximale homologuée au décollage de plus de 8 618 kg (19 000 livres) ou dont la configuration prévoit vingt sièges ou plus, sans compter les sièges de l'équipage,

(ii) de la sous-partie 5 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

^a L.C. 2015, ch. 20

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

VERIFICATION OF IDENTITY

VÉRIFICATION DE L'IDENTITÉ

Identification — domestic flight	<p>3. (1) An air carrier must accept only the following identification to verify the identity of a passenger for a domestic flight:</p> <p>(a) one piece of valid photo identification that is issued by a government authority and that shows the passenger's name, date of birth and gender;</p> <p>(b) two pieces of valid identification that are issued by a government authority, at least one of which shows the passenger's name, date of birth and gender; or</p> <p>(c) a restricted area identity card, as defined in section 3 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations, 2012</i>.</p>	<p>3. (1) Tout transporteur aérien doit, aux fins de vérification de l'identité du passager pour un vol intérieur, utiliser :</p> <p>a) soit une pièce d'identité valide avec photo qui est délivrée par une autorité gouvernementale et qui indique les nom, date de naissance et sexe du passager;</p> <p>b) soit deux pièces d'identité valides qui sont délivrées par une autorité gouvernementale et dont au moins une indique les nom, date de naissance et sexe du passager;</p> <p>c) soit une carte d'identité de zone réglementée, au sens de l'article 3 du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i>.</p>	Pièces d'identité — vol intérieur
Identification — international flight	<p>(2) An air carrier must accept only the following identification to verify the identity of a passenger for an international flight:</p> <p>(a) one piece of valid photo identification that is issued by a government authority and that shows the passenger's name, date of birth and gender; or</p> <p>(b) a restricted area identity card, as defined in section 3 of the <i>Canadian Aviation Security Regulations, 2012</i>.</p>	<p>(2) Tout transporteur aérien doit, aux fins de vérification de l'identité du passager pour un vol international, utiliser :</p> <p>a) soit une pièce d'identité valide avec photo qui est délivrée par une autorité gouvernementale et qui indique les nom, date de naissance et sexe du passager;</p> <p>b) soit une carte d'identité de zone réglementée, au sens de l'article 3 du <i>Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne</i>.</p>	Pièces d'identité — vol international
Alternative forms of identification	<p>4. Despite section 3, an air carrier may use alternative forms of identification — including employee identity cards, public transit passes and baptismal certificates — to verify the identity of a person for the purpose of sections 5 and 6 if the person presents documentation that is issued by a government authority or a police service and that attests to the loss or theft of the required identification.</p>	<p>4. Malgré l'article 3, le transporteur aérien peut, pour l'application des articles 5 et 6, utiliser d'autres moyens d'identification — notamment la carte d'identité d'employé, le laissez-passer de transport en commun et le certificat de baptême — pour vérifier l'identité de la personne qui présente un document qui est délivré par une autorité gouvernementale ou un service de police et qui atteste la perte ou le vol d'une pièce d'identité exigée.</p>	Autres moyens d'identification
Verification of name — boarding pass	<p>5. (1) An air carrier must, before issuing a boarding pass to any person who appears to be 18 years of age or older, verify the identity of the person by comparing their name with the names of listed persons.</p>	<p>5. (1) Le transporteur aérien vérifie l'identité de toute personne qui semble être âgée de 18 ans ou plus en comparant son nom avec ceux des personnes inscrites avant de lui remettre une carte d'embarquement.</p>	Vérification du nom — carte d'embarquement
Verification — other information	<p>(2) If the name of the person is the same as that of a listed person,</p> <p>(a) the air carrier must not allow the person to obtain a boarding pass at a kiosk or from the Internet; and</p> <p>(b) the air carrier must compare the name, date of birth and gender on the person's identification to those of the listed person.</p>	<p>(2) Si le nom de la personne correspond à celui d'une personne inscrite, le transporteur aérien :</p> <p>a) ne peut lui permettre d'obtenir une carte d'embarquement à partir d'une borne d'enregistrement libre-service ou d'Internet;</p> <p>b) est tenu de comparer les nom, date de naissance et sexe figurant sur les pièces d'identité présentées avec ceux de la personne inscrite.</p>	Vérification d'autres renseignements
Duty to inform Minister of Transport	<p>(3) If the name, date of birth and gender on the identification are the same as those of a listed person, the air carrier must immediately inform the Minister of Transport.</p>	<p>(3) Si les nom, date de naissance et sexe figurant sur la pièce d'identité correspondent à ceux d'une personne inscrite, le transporteur aérien en informe immédiatement le ministre des Transports.</p>	Obligation d'informer le ministre des Transports
Boarding pass	<p>(4) After informing the Minister of Transport, the air carrier must not issue a boarding pass to the person unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction referred to in paragraph 9(1)(a) of the Act will not be made in respect of that person.</p>	<p>(4) Le transporteur aérien qui a informé le ministre des Transports en application du paragraphe (3) ne peut remettre de carte d'embarquement à la personne en cause que si le ministre des Transports l'avise qu'aucune directive la visant ne sera donnée en vertu de l'alinéa 9(1)a) de la Loi.</p>	Carte d'embarquement

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

Verification — boarding gate	<p>6. (1) An air carrier must, at a boarding gate for a flight, verify the age of each passenger taking the flight by looking at the passenger, and in particular their entire face, to determine if they appear to be 18 years of age or older.</p>	<p>6. (1) Le transporteur aérien vérifie, à la porte d'embarquement du vol, l'identité de chaque passager prenant le vol en le regardant, et en regardant en particulier son visage en entier, afin d'établir s'il semble être âgé de 18 ans ou plus.</p>	Vérification — porte d'embarque- ment
Verification of identity	<p>(2) The air carrier must verify the identity of each passenger who appears to be 18 years of age or older by</p> <p>(a) comparing the passenger, and in particular their entire face, with their identification; and</p> <p>(b) comparing the name on the passenger's boarding pass with their identification.</p>	<p>(2) Le transporteur aérien vérifie l'identité de chaque passager qui semble être âgé de 18 ans ou plus de la manière suivante :</p> <p>a) en comparant le passager, et en particulier son visage en entier, avec ses pièces d'identité;</p> <p>b) en comparant le nom qui figure sur sa carte d'embarquement avec celui figurant sur ses pièces d'identité.</p>	Vérification d'identité
Prohibition — transporting passenger	<p>7. (1) It is prohibited for an air carrier to transport a passenger if</p> <p>(a) the passenger presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph;</p> <p>(b) the passenger does not appear to be the age indicated by the date of birth on the identification presented;</p> <p>(c) the passenger does not appear to be of the gender indicated on the identification presented; and</p> <p>(d) the passenger presents more than one form of identification and there is a major discrepancy between those forms of identification.</p>	<p>7. (1) Il est interdit au transporteur aérien de transporter un passager dans les cas suivants :</p> <p>a) il présente une pièce d'identité avec photo et ne ressemble pas à la photo;</p> <p>b) il ne semble pas avoir l'âge correspondant à la date de naissance inscrite sur la pièce d'identité qu'il présente;</p> <p>c) il ne semble pas être du sexe indiqué sur la pièce d'identité qu'il présente;</p> <p>d) il présente plus d'un moyen d'identification comportant une divergence importante entre-eux.</p>	Interdiction de transporter
Exception	<p>(2) Despite paragraph (1)(a), an air carrier may transport a passenger who presents a piece of photo identification but does not resemble the photograph if</p> <p>(a) the passenger's appearance changed for medical reasons after the photograph was taken and the passenger presents the air carrier with a document signed by a health care professional that attests to that fact; or</p> <p>(b) the passenger's face is bandaged for medical reasons and the passenger presents the air carrier with a document signed by a health care professional that attests to that fact.</p>	<p>(2) Malgré l'alinéa (1)a), le transporteur aérien peut transporter un passager qui présente une pièce d'identité avec photo et qui ne ressemble pas à la photo dans les cas suivants :</p> <p>a) l'apparence du passager a changé pour des raisons médicales après la prise de la photo et celui-ci présente au transporteur aérien un document signé par un professionnel de la santé et attestant ce fait;</p> <p>b) le passager a des bandages sur son visage pour des raisons médicales et présente au transporteur aérien un document signé par un professionnel de la santé et attestant ce fait.</p>	Exception
Further verification	<p>8. (1) If there is a major discrepancy between the name on the identification presented by a passenger and the name on the passenger's boarding pass, an air carrier must compare the name, date of birth and gender on the identification with those of listed persons.</p>	<p>8. (1) En cas de divergence importante entre le nom qui figure sur une pièce d'identité présentée par un passager et celui qui figure sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien compare les nom, date de naissance et sexe figurant sur la pièce d'identité avec ceux des personnes inscrites.</p>	Vérification supplémentaire
Duty to inform Minister of Transport	<p>(2) If the name, date of birth and gender on the identification are the same as those of a listed person, the air carrier must immediately inform the Minister of Transport.</p>	<p>(2) Si les nom, date de naissance et sexe figurant sur la pièce d'identité correspondent à ceux d'une personne inscrite, le transporteur aérien en informe immédiatement le ministre des Transports.</p>	Obligation d'informer le ministre des Transports
Prohibition	<p>9. It is prohibited for an air carrier to transport a person</p> <p>(a) about whom the Minister of Transport has been informed under subsection 8(2), unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction referred to in section 9 of the Act will not be made in respect of that person; or</p> <p>(b) about whom a direction has been made, unless the air carrier has complied with the direction.</p>	<p>9. Il est interdit au transporteur aérien de transporter toute personne :</p> <p>a) au sujet de laquelle il a informé le ministre des Transports aux termes du paragraphe 8(2), à moins que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant la personne ne sera donnée en vertu de l'article 9 de la Loi;</p> <p>b) à l'égard de laquelle des directives ont été données, à moins que le transporteur aérien ne s'y soit conformé.</p>	Interdiction

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SORDORS/2015-181**

Contact information — paragraph 9(1)(a) of Act	10. If a direction is made under paragraph 9(1)(a) of the Act in respect of a listed person, the Minister of Transport must provide the air carrier with contact information for the administrative recourse office of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness and the air carrier must make that contact information available to the person.	10. Si des directives sont données à un transporteur aérien en vertu de l'alinéa 9(1)a) de la Loi à l'égard d'une personne inscrite, le ministre des Transports fournit les coordonnées du bureau des recours administratifs du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile au transporteur aérien et celui-ci les met à la disposition de la personne.	Coordonnées — alinéa 9(1)a) de la Loi
--	--	---	---------------------------------------

INFORMATION

RENSEIGNEMENTS

Responsibility of air carrier	11. An air carrier must ensure that any system it uses to comply with sections 5 to 8 uses only the most up-to-date information provided to the air carrier by the Minister of Transport respecting listed persons.	11. Le transporteur aérien veille à ce que tout système qu'il utilise pour se conformer aux articles 5 à 8 n'utilise que les renseignements les plus récents qui lui sont fournis par le ministre des Transports sur les personnes inscrites.	Obligation du transporteur aérien
Removal of information	12. If the Minister of Transport informs an air carrier that a person is no longer a listed person, the air carrier must immediately remove all information respecting that person from any system it uses to comply with sections 5 to 8.	12. Lorsque le ministre des Transports l'avise qu'une personne n'est plus inscrite, le transporteur aérien supprime immédiatement tout renseignement sur cette personne de tout système qu'il utilise pour se conformer aux articles 5 à 8.	Suppression de renseignements
Access limited	13. An air carrier must ensure that (a) access to information respecting listed persons is restricted to air carrier employees, representatives or contractors who require the access to carry out their duties under the Act or these Regulations; and (b) access by those employees, representatives or contractors is limited to the extent necessary to carry out those duties.	13. Le transporteur aérien veille à ce que : a) l'accès aux renseignements sur les personnes inscrites soit restreint à ses employés ou ses représentants ou les entrepreneurs avec lesquels il fait affaire qui ont besoin d'y avoir accès pour s'acquitter de leurs fonctions conformément à la Loi ou au présent règlement; b) l'accès par ces employés, représentants ou entrepreneurs soit limité dans la mesure nécessaire pour s'acquitter de leurs fonctions.	Accès limité
Prohibition	14. It is prohibited for air carrier employees, representatives or contractors to use any information respecting a listed person except to the extent necessary to carry out their duties under the Act or these Regulations.	14. Il est interdit aux employés et aux représentants du transporteur aérien ou aux entrepreneurs avec lesquels il fait affaire d'utiliser des renseignements concernant une personne inscrite, sauf dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs fonctions pour l'application de la Loi ou du présent règlement.	Interdiction
Record of persons with access	15. (1) An air carrier must keep an up-to-date record of all employees, representatives or contractors of the air carrier who have access to the list established under subsection 8(1) of the Act.	15. (1) Le transporteur aérien tient à jour un registre de tous ses employés, ses représentants et les entrepreneurs avec lesquels il fait affaire qui ont accès à la liste.	Registre
Provision of list to Minister of Transport	(2) The air carrier must provide the up-to-date record to the Minister of Transport on reasonable notice given by that Minister.	(2) Il fournit le registre au ministre des Transports sur préavis raisonnable de celui-ci.	Fourniture du registre au ministre des Transports

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

August 1, 2015	16. These Regulations come into force on August 1, 2015.	16. Le présent règlement entre en vigueur le 1 ^{er} août 2015.	1 ^{er} août 2015
----------------	---	--	---------------------------

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Issues

Since 2007, the Passenger Protect Program, an air passenger identity screening program that operates on the basis of authorities

Enjeux

Depuis 2007, le Programme de protection des passagers, un programme de vérification de l'identité des voyageurs aériens

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

in the *Aeronautics Act*, is supported by the requirements set out in the *Identity Screening Regulations*.

As part of its 2010 Response to the Commission of Inquiry into the Investigation of the Bombing of Air India Flight 182, the Government of Canada committed to enhancing the Passenger Protect Program (PPP), which currently screens air passengers to identify threats to aviation security and takes measures such as denial of boarding to mitigate those threats.

On January 30, 2015, the *Secure Air Travel Act* (SATA), included as part of Bill C-51, the *Anti-terrorism Act, 2015*, was introduced in Parliament. This bill created a new stand-alone legal framework, the *Secure Air Travel Act*, that defines ministerial authorities under the PPP, expands the Program mandate, establishes authorities and safeguards with respect to information sharing, and defines the administrative recourse and judicial review mechanisms for the PPP. The bill provides the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness (the Minister) the authority to establish a list of persons who may pose a threat to transportation security or who may travel by air for terrorism purposes, including to engage in terrorist attacks, recruitment or training.

In order for the Department of Public Safety and Emergency Preparedness to be able to administer and enforce the enhanced Passenger Protect Program under the SATA, the *Secure Air Travel Regulations* (SAT Regulations) are required and the *Identity Screening Regulations* must be repealed.

Background

The Passenger Protect Program is an important part of Canada's aviation security framework. Transport Canada launched the Program in 2007 to protect aviation by denying boarding to any listed person whom the Minister of Transport determined was an immediate threat to aviation security. Since that time, the federal act and regulations governing the Passenger Protect Program have been the *Aeronautics Act* and the *Identity Screening Regulations*.

In February 2011, the Order in Council P.C. 2011-34 transferred the responsibility for determining which individuals should be included on the list from the Minister of Transport to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. This change better aligned the Passenger Protect Program's structure with the responsibilities of each ministerial portfolio.

As noted above, the SATA is a stand-alone legal framework for the Passenger Protect Program. This new framework has introduced the authority of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to issue directions to an air carrier, including respecting the denial of boarding to a listed person or the additional screening of a listed person before that listed person enters a sterile area of an airport (i.e. the portion of an airport to which access is limited to authorized persons) or boards an aircraft. These directions are issued to air carriers must be specific, reasonable and necessary to prevent a threat to transportation security or travel by air for the purpose of committing a terrorism offense. This new legal framework also includes authorities for sharing and protecting information and a legislative regime for a recourse

appliqué en vertu des pouvoirs établis dans la *Loi sur l'aéronautique*, s'appuie sur les exigences énoncées par le *Règlement sur le contrôle de l'identité*.

Dans le cadre de sa réponse, en 2010, à la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer le Programme de protection des passagers (PPP), qui vérifie actuellement les voyageurs aériens, afin de déceler les menaces à la sécurité aérienne, et de prendre des mesures pour atténuer ces menaces, comme le fait d'empêcher une personne de monter à bord d'un avion.

Le 30 janvier 2015, la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA), qui fait partie du projet de loi C-51, la *Loi antiterroriste de 2015*, a été présentée au Parlement. Ce projet de loi a créé un nouveau cadre juridique autonome, soit la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*, qui définit les pouvoirs ministériels dans le cadre du PPP, élargit le mandat du Programme, détermine des pouvoirs et des mesures de protection en ce qui a trait à l'échange de renseignements, et établit les mécanismes de recours administratif et d'examen judiciaire dans le cadre du PPP. Par le moyen du projet de loi, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile (le ministre) a le pouvoir de dresser la liste des personnes qui peuvent poser un risque pour la sûreté des transports ou qui peuvent prendre un vol aérien à des fins de terrorisme, y compris le fait de commettre une attaque terroriste, de faire du recrutement ou de suivre un entraînement.

Pour que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile puisse gérer et appliquer le PPP amélioré en vertu de la LSDA, le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (RSDA) doit être adopté, et le *Règlement sur le contrôle de l'identité* doit être abrogé.

Contexte

Le Programme de protection des passagers est un aspect important du cadre de sécurité aérienne du Canada. En 2007, Transports Canada a lancé ce programme, afin de protéger les activités aériennes. Quiconque apparaissant sur la liste peut se voir refuser l'accès à un avion lorsque le ministre des Transports juge que cette personne pose une menace immédiate pour la sûreté aérienne. Depuis, le PPP est régi par la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement sur le contrôle de l'identité*, une loi et un règlement fédéraux.

En février 2011, le décret C.P. 2011-34 transférait la responsabilité du ministre des Transports visant à déterminer s'il faut ajouter le nom de personnes à la liste au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Grâce à ce changement, la structure du PPP est mieux harmonisée avec les responsabilités de chaque portefeuille ministériel.

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, la LSDA est un cadre juridique autonome pour le PPP. Ce nouveau cadre octroie des pouvoirs au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile d'émettre des directives à un transporteur aérien, notamment pour lui demander d'empêcher une personne dont le nom apparaît sur la liste de monter à bord ou de faire une vérification additionnelle de celle-ci avant qu'elle puisse entrer dans une zone stérile d'un aéroport (c'est-à-dire la zone d'un aéroport dont l'accès est restreint aux personnes autorisées) ou monter à bord d'un avion. Les directives émises aux transporteurs aériens doivent être raisonnables et nécessaires pour prévenir toute menace à la sûreté des transports ou aux voyages aériens afin de commettre un acte terroriste. Ce nouveau cadre juridique comprend aussi des pouvoirs pour échanger et

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

mechanism for people affected by decisions made under the Passenger Protect Program.

Objectives

The objective of the SAT Regulations is to ensure that the Department of Public Safety and Emergency Preparedness and Transport Canada can administer and enforce the Passenger Protect Program under the SATA with respect to the verification of air passenger identity; and the use and protection of information provided to air carriers and operators of aviation reservation systems. By fulfilling this objective, the SAT Regulations will help fulfil the overarching goals of the legislation, which are to address both threats to transportation security and terrorist travel by air.

Description

The SAT Regulations essentially mirror the *Identity Screening Regulations*: only minor amendments are made to reflect the fact that the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has taken over certain responsibilities previously held by the Minister of Transport. For example, the terms “listed person” and “direction” replace “specified person” and “emergency direction.”

In accordance with the SATA, following the decisions made by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, the Minister of Transport will continue to be responsible for communicating those decisions to air carriers and for conducting inspections to verify compliance related to the SATA and the SAT Regulations.

Like the *Identity Screening Regulations*, the SAT Regulations will continue to require air passengers who appear to be 18 years of age or older to present one piece of government-issued photo identification, a restricted area identity card, or, for a domestic flight, two non-photo pieces of government-issued identification at check-in and/or boarding to confirm their identity and verify if they are a listed person.

More specifically, the SAT Regulations will, in the same way as the *Identity Screening Regulations*, require air carriers to

- At check-in
 - Verify the identity of any person who appears to be 18 years of age or older before issuing a boarding pass by comparing each person’s name, with those of listed persons.
 - If the person’s name, matches that of a listed person, the air carrier must
 - compare the name, date of birth and gender on the person’s government-issued identification(s) to that of a listed person; and
 - prevent persons from obtaining a boarding pass at a kiosk or from the Internet.
 - Immediately inform Transport Canada when an individual presents an identification with name, date of birth and gender matching those of a listed person.
 - After informing the Minister of Transport of a match, not issue a boarding pass unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction not to transport the person will not be issued.

protéger de l’information, ainsi qu’un régime législatif pour un mécanisme de recours réservé à quiconque est visé par une décision prise dans le cadre du PPP.

Objectifs

Le RSDA a pour objectif de veiller à ce que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile et Transports Canada puissent gérer et appliquer le PPP en vertu de la LSDA en ce qui a trait à la vérification de l’identité des voyageurs aériens, et utiliser et protéger l’information fournie aux transporteurs aériens et aux exploitants de systèmes de réservation de vols. En atteignant cet objectif, le RSDA aidera à atteindre les objectifs généraux de la Loi, qui sont d’aborder les menaces pour la sûreté des transports et d’empêcher le déplacement des terroristes par voie aérienne.

Description

Ce RSDA est identique au *Règlement sur le contrôle de l’identité*, à l’exception de quelques modifications mineures apportées pour refléter le fait que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile s’est vu confier certaines responsabilités qui relevaient auparavant du ministre des Transports. Par exemple, les termes « personne inscrite » et « directive » remplacent les termes « personne précisée » et « directive d’urgence ».

Conformément à la LSDA, à la suite des décisions prises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, le ministre des Transports continuera d’être chargé de faire part de ces décisions aux transporteurs aériens, et de réaliser des inspections pour veiller au respect de la LSDA et du RSDA.

Tout comme le *Règlement sur le contrôle de l’identité*, le RSDA continuera d’exiger que les voyageurs aériens qui semblent âgés d’au moins 18 ans présentent une pièce d’identité avec photo émise par le gouvernement, une carte d’identité donnant accès à une zone restreinte ou, dans le cas d’un vol au Canada, deux pièces d’identité sans photo émises par le gouvernement au moment de l’enregistrement et/ou au moment de monter à bord, afin de confirmer leur identité et de vérifier s’ils font partie des personnes inscrites.

Plus précisément, le RSDA, tout comme le *Règlement sur le contrôle de l’identité*, exigera ce qui suit des transporteurs aériens :

- Au comptoir d’enregistrement :
 - Vérifier l’identité des personnes qui semblent âgées d’au moins 18 ans avant de leur remettre une carte d’embarquement, en comparant le nom de chaque personne à celui des personnes inscrites.
 - Si le nom de la personne correspond à celui d’une personne inscrite, le transporteur aérien doit :
 - comparer le nom, la date de naissance et le sexe de la personne sur la carte d’identité délivrée par le gouvernement à ceux de la personne inscrite;
 - empêcher cette personne d’obtenir une carte d’embarquement à une borne d’enregistrement libre-service ou à partir d’Internet.
 - Informer immédiatement Transports Canada lorsqu’une personne présente une pièce d’identité dont le nom, la date de naissance et le sexe correspondent à ceux d’une personne inscrite.
 - Après en avoir informé le ministre des Transports, ne pas émettre de carte d’embarquement, sauf si le ministre des Transports a indiqué au transporteur aérien qu’une directive interdisant le transport de la personne ne sera pas donnée.

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

- At the boarding gate
 - Verify the age of each passenger, by looking at their entire face, to determine if they appear to be 18 years of age or older.
 - If a passenger appears to be 18 or over, compare their appearance, in particular his or her entire face and name, with their identification.
 - Not transport the person if they do not resemble their photograph, gender or age on their identification or if there is a major discrepancy between different forms of identification presented.
 - If there is a major discrepancy between the name on the identification and the name on the boarding pass, then the air carrier must compare the name, date of birth and gender on the identification with those of listed persons.
 - If the name, date of birth and gender on the identification are the same as a listed person, the air carrier must immediately inform the Minister of Transport.
 - After informing the minister of Transport of a match, the air carrier may not transport such a person unless the Minister of transport has informed the air carrier that a direction will not be made or the air carrier has complied with a direction if one has been made.
- If the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has directed an air carrier to not transport the person, require the air carrier to provide the person with contact information for the administrative recourse office of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness.
- Ensure that the systems used to ensure compliance with the SAT Regulations and the Act contains only the most up-to-date information respecting listed persons provided by the Minister of Transport.
- Immediately remove all information respecting a person that the Minister of Transport has informed an air carrier is no longer a listed person.
- Ensure that access to and use of information respecting listed persons is limited to air carrier employees or representatives who require that access to carry out their duties and only to the extent necessary to carry out their duties under the Act or the SAT Regulations.
- If an air carrier does not comply with designated provisions of the SAT Regulations, a monetary penalty may be administered. The maximum penalty for an individual is \$5,000 and the maximum penalty for a corporation is \$25,000.
- Designating regulatory provisions for enforcement by way of the administrative monetary penalty scheme benefits both Government and industry by avoiding costs associated with criminal prosecutions. The cost to individuals, industry and Government associated with enforcement of these requirements is assessed as lower than enforcement through the criminal court system and the outcome more expedient. Provisions that are designated under the *Aeronautics Act* have a maximum penalty of \$25,000 for a corporation.

In order to maintain the same enforcement scheme as what was in place under the *Identity Screening Regulations*, which will be repealed with the coming into force of these Regulations, consequential amendments to the *Designated Provision Regulations* are necessary for Transport Canada inspectors to enforce the SATA regime via an administrative monetary scheme for those provisions that will be designated.
- À la porte d'embarquement :
 - Vérifier l'âge de chaque passager, en scrutant son visage au complet, afin de déterminer s'il semble âgé d'au moins 18 ans.
 - Si un passager semble être âgé d'au moins 18 ans, le comparer, tout particulièrement son visage, et son nom à sa pièce d'identité.
 - Ne pas permettre l'embarquement de la personne si elle ne ressemble pas à la photo ou le sexe sur sa pièce d'identité, s'il y a une différence d'âge apparente ou s'il y a des divergences importantes entre les différentes pièces d'identité présentées.
 - En cas d'écarts importants entre le nom sur la pièce d'identité et le nom sur la carte d'embarquement, le transporteur aérien doit comparer le nom, la date de naissance et le sexe qui figurent sur la pièce d'identité à ceux des personnes inscrites.
 - Si le nom, la date de naissance et le sexe qui figurent sur la pièce d'identité correspondent à ceux d'une personne inscrite, le transporteur aérien doit en informer immédiatement le ministre des Transports.
 - Après en avoir informé le ministre des Transports, le transporteur aérien ne peut pas transporter cette personne, sauf si le ministre des Transports a indiqué au transporteur aérien qu'une directive ne sera pas donnée ou si le transporteur aérien a respecté les directives données.
 - Si le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a enjoint à un transporteur aérien de ne pas transporter une personne, le transporteur aérien doit fournir à cette personne les coordonnées du Bureau de recours administratif du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.
 - S'assurer que le système utilisé pour veiller au respect de la LSDA et du RSDA ne renferme que les renseignements les plus récents en ce qui a trait aux personnes inscrites fournies par le ministre des Transports.
 - Supprimer immédiatement tout renseignement concernant une personne lorsque le ministre des Transports informe un transporteur aérien qu'elle ne fait plus partie des personnes inscrites.
 - S'assurer que seuls les employés d'un transporteur aérien ou ses représentants qui doivent avoir accès à l'information pour accomplir leurs tâches ont accès aux renseignements sur les personnes inscrites et les utilisent dans la mesure où c'est nécessaire pour réaliser des tâches en vertu de la LSDA ou du RSDA.
 - Si un transporteur aérien ne contrevient pas aux dispositions désignées du RSDA, il pourrait être visé par des sanctions pécuniaires. La sanction maximale pour un individu atteint 5 000 \$, tandis que celle pour les entreprises atteint 25 000 \$.
 - La désignation des dispositions réglementaires dont la contravention est passible de sanctions administratives pécuniaires est avantageuse pour le gouvernement et l'industrie, parce qu'elle permet d'éviter les coûts associés aux poursuites criminelles. Les coûts pour les personnes, l'industrie et le gouvernement associés à la mise en œuvre de ces exigences sont inférieurs à ceux ayant trait au système de justice pénale, et les résultats sont plus rapides. Les entreprises qui contreviennent aux dispositions désignées en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* sont passibles de sanctions pécuniaires maximales de 25 000 \$.

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

- The *Identity Screening Regulations* will be repealed with the coming into force of these Regulations (August 1, 2015).

Afin de maintenir le même régime d'exécution que celui prévu par le *Règlement sur le contrôle de l'identité*, qui sera abrogé à la date d'entrée en vigueur de ce règlement, des modifications corrélatives devront être apportées au *Règlement sur les textes désignés*, afin que les inspecteurs de Transports Canada puissent appliquer le régime de la LSDA en imposant des sanctions administratives pécuniaires pour les dispositions qui seront désignées.

- À la date d'entrée en vigueur de ce règlement (le 1^{er} août 2015), le *Règlement sur le contrôle de l'identité* sera abrogé.

Overall, the Regulations continue to require that air carriers request that passengers present identification and verify the passenger's identity. This remains consistent with procedures currently used by airlines today. As a result, these Regulations would not include any incremental costs or impact on airline carriers.

Dans l'ensemble, le Règlement exige toujours que les transporteurs aériens demandent aux voyageurs de présenter une carte d'identité et qu'ils vérifient l'identité de ces derniers. Cela va de pair avec les procédures qu'appliquent actuellement les compagnies aériennes. Ainsi, le Règlement n'entraînera pas de coûts marginaux ni de conséquences pour les transporteurs aériens.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business. The SAT Regulations do not create any new obligations for airline carriers or other stakeholders.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises. Le RSDA n'impose aucune nouvelle obligation aux transporteurs aériens ni aux autres intervenants.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs imposed on small business as a result of the Regulations.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car les coûts sont inexistantes pour les petites entreprises à la suite de l'adoption du Règlement.

Consultation

The SAT Regulations are based on the *Identity Screening Regulations* which were developed based on feedback from consultations with the public via focus groups and meetings with interested groups, such as civil liberties groups, community groups, industry groups, and multilateral groups such as the Advisory Group on Aviation Security (AGAS). Given that the SAT Regulations and the amendments to the *Designated Provision Regulations* do not have any incremental impact on stakeholders and are consequential to the promulgation of the SATA, no consultations were conducted.

Consultation

Le RSDA se fonde sur le *Règlement sur le contrôle de l'identité* qui a été élaboré en fonction des commentaires recueillis lors de consultations publiques tenues par le moyen de groupes de discussion et de réunions avec les groupes intéressés, comme les groupes de défense des libertés civiles, les groupes communautaires, les groupes de l'industrie, et des groupes multilatéraux, comme le Groupe consultatif sur la sûreté aérienne (GCSA). Puisque le RSDA et les modifications au *Règlement sur les textes désignés* n'ont pas d'impact différentiel sur les intervenants et qu'ils découlent de la promulgation de la LSDA, aucune consultation n'a été tenue.

Rationale

The SAT Regulations are an essential element of Canada's aviation security framework. They ensure that the Department of Public Safety and Emergency Preparedness and Transport Canada can administer and enforce the Passenger Protect Program under the new stand-alone legal framework provided by the SATA.

Justification

Le RSDA est un aspect essentiel du cadre de sûreté aérienne du Canada. Il veille à ce que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile et Transports Canada puissent gérer et appliquer le PPP en vertu du nouveau cadre juridique autonome, conformément à la LSDA.

The SAT Regulations mirror the *Identity Screening Regulations*: only minor amendments will be made to reflect the fact that the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has new authorities under the SATA, some of which were previously administered by Transport Canada. The Minister of Transport will continue, however, to be responsible for communicating the decisions of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to air carriers and ensure compliance related to the SATA and the SAT Regulations.

Ce règlement est identique au *Règlement sur le contrôle de l'identité*, à l'exception de quelques modifications mineures apportées pour refléter le fait que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dispose maintenant de nouveaux pouvoirs en vertu de la LSDA. Certains de ces pouvoirs étaient précédemment confiés à Transports Canada. Toutefois, le ministre des Transports continuera d'être chargé de faire part des décisions prises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile aux transporteurs aériens, et de veiller au respect de la LSDA et du RSDA.

Bill C-51 also included a consequential amendment to the *Aeronautics Act* that allows the Governor in Council to designate any provision of the SATA or any regulation or direction made under that Act as enforceable by means of monetary penalties. The Act also introduced an offence and punishment scheme in the SATA for

Le projet de loi C-51 prévoit également des modifications corrélatives à la *Loi sur l'aéronautique* pour permettre au gouverneur en conseil de désigner toute disposition de la LSDA, tout règlement pris ou toute directive donnée sous son régime, à titre de disposition dont la transgression est passible de sanctions pécuniaires. La

2015-07-15 *Canada Gazette Part II, Vol. 149, No. 14* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 149, n° 14* **SOR/DORS/2015-181**

certain provisions of the Act, e.g. disclosing of the list of “listed persons.” These designated provisions mirror the same intent as the monetary penalties schedule of the *Identity Screening Regulations*.

As the SAT Regulations only reflect consequential amendments as a result of the SATA, practices prescribed by the SAT Regulations continue to be consistent with procedures currently used by airlines, and there are no new additional costs to industry. There is also no change in requirements for passengers or nor are there any additional costs to Government.

As the identity of every person who appears to be 18 years of age or older intending to board an aircraft will be verified for the purposes of the Passenger Protect Program, the SAT Regulations will reduce the risk of aviation security incident and the travel by air for the purpose or committing a terrorism offense. Overall, it is expected that SAT Regulations will continue to uphold the security of Canadians.

Implementation, enforcement and service standards

The amended Regulations will come into force on August 1, 2015.

Air carriers will be required to comply with and to implement the SAT Regulations.

Air carriers may call upon police agencies of local jurisdiction for security assistance, if required, when informing an individual that a direction has been issued denying them transportation.

Under the SATA, contraventions of the SATA and the SAT Regulations may be enforced by prosecution in the criminal courts or by the taking of administrative enforcement action, such as administrative monetary penalties. Transport Canada will continue to provide oversight and enforcement of the SATA and the SAT Regulations.

The Department of Public Safety and Emergency Preparedness will continue to work to ensure that the Passenger Protect Program is fair, equitable and effective. Transport Canada’s philosophy on enforcement of regulations stresses promoting compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. Prosecutions will be reserved for the most serious cases. In this regard, Transport Canada will not hesitate to consider prosecution as a first response for serious contraventions, especially those contraventions that are committed wilfully or that threaten the security of air transportation.

Contact

Charles Arnott
Manager
Department of Public Safety and Emergency Preparedness
340 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Telephone: 613-990-4365
Email: charles.arnott@ps-sp.gc.ca

LSDA prévoit également des infractions assorties de peines pour certaines dispositions, comme la divulgation de la liste des « personnes inscrites ». Ces dispositions reflètent l’intention des sanctions pécuniaires prévues par le *Règlement sur le contrôle de l’identité*.

Comme le RSDA prévoit seulement les modifications corrélatives découlant de la LSDA, les pratiques établies dans le RSDA continuent d’être conformes aux procédures utilisées à l’heure actuelle par les compagnies aériennes, et aucun coût additionnel ne sera imposé à l’industrie. En outre, aucun changement ne sera apporté aux exigences pour les passagers, et il n’y aura pas de coûts supplémentaires pour le gouvernement.

Puisque l’identité de quiconque qui semble âgé d’au moins 18 ans et qui prévoit monter à bord d’un avion sera vérifiée en vertu du PPP, le RSDA réduira le risque qu’un incident touchant la sûreté aérienne se produise et qu’une personne prenne l’avion afin de commettre un acte terroriste. Dans l’ensemble, on s’attend à ce que le RSDA continue d’assurer la sécurité de la population canadienne.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le règlement modifié entrera en vigueur le 1^{er} août 2015.

Les transporteurs aériens devront se conformer au RSDA et le mettre en œuvre.

S’il y a lieu, les transporteurs aériens pourront demander l’assistance des services de police locaux lorsqu’ils doivent informer une personne qu’elle est visée par une directive l’empêchant de monter à bord.

En vertu de la LSDA, des poursuites criminelles peuvent être entamées en cas d’infraction à la LSDA et au RSDA. Des sanctions peuvent aussi être prises, comme des sanctions administratives pécuniaires. Transports Canada continuera d’assurer une surveillance et l’application de la LSDA et du RSDA.

Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile continuera de tout faire pour veiller à ce que le Programme de protection des passagers soit juste, équitable et efficace. La philosophie de Transports Canada en ce qui concerne l’application des règlements insiste sur le fait de promouvoir la conformité comme moyen d’assurer un environnement aérien sécuritaire. Les poursuites seront réservées aux cas les plus graves. À cet égard, Transports Canada n’hésitera pas à recourir en premier lieu à la poursuite lors d’infractions graves, surtout lorsque ces infractions ont été commises volontairement ou ont menacé la sécurité du transport aérien.

Personne-ressource

Charles Arnott
Gestionnaire
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile
340, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Téléphone : 613-990-4365
Courriel : charles.arnott@sp-ps.gc.ca

Appendix J

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONSc/o THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 935-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

VANCE BADAWAY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAUT, M.P.COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATIONc/o LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TÉL: 935-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAUT, DÉPUTÉ

August 17, 2017

Ms. Lucie Vignola
 Director General
 Corporate Secretariat
 Transport Canada
 Place de Ville, Tower C
 29th Floor – Mail Stop XM
 330 Sparks Street
 Ottawa, Ontario K1A 0N5

lucie.vignola@tc.gc.ca

Dear Ms. Vignola:

Our File: SOR/2017-124, Regulations Amending the Vessel Operation
 Restriction Regulations

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee and note that it resolves many of the issues raised in relation to various previous amendments to the *Vessel Operation Restriction Regulations*. As a result, the files in relation to SOR/2014-210 and SOR/2015-123 will be closed. It is also acknowledged that the Department expects to provide the Committee with additional information by the end of the year in respect to the remaining issues outstanding in relation to SOR/2008-120.

Your comments on the following matters arising out of the 2017 amendments would be appreciated.

1. Table to section 16, item 16

The Wascana Centre Act has been repealed. Should this item be updated to refer instead to the new *The Provincial Capital Commission Act*? I note also that, in the English version, the word "Saskatchewan" following "c. W-4" is unnecessary.

- 2 -



2. Schedule 2, Part 2, item 50

The coordinates set out in column 4 of this item identify a point on land, rather than a lake. Is this intended to identify the body of water slightly to the west of those coordinates, or the lake referred to as “Fisher Lake” between Stink Lake and Muskrat Lake well to the east?

3. Schedule 3, Part 1, item 67

The coordinates set out in column 4 of this item do not appear to identify Sam’s Folley Lake, west of Brisco.

4. Schedule 6, Part 2, item 17 under the heading “Georgian Bay Area”

The first set of coordinates in this item appears to be incorrect, since it identifies a point in Georgian Bay, rather than a point in Four Seasons Bay.

5. Schedule 6, Part 2, item 27 under the heading “Georgian Bay Area”

Could you please confirm the coordinates set out in column 2 of this item? There does not appear to be a channel between them.

6. Schedule 6, Part 2, item 3 under the heading “Kenora Area”

There is a discrepancy between the French and English version of the coordinates set out in column 3 for this item.

7. Schedule 6, Part 2, item 7 under the heading “Haliburton Area”

In the French version, the first lake is referred to as “lac au Kashagawigamog” in column 1, but as “lac Kashagawigamog” in column 2. It appears from the English version that it is a proper name, so the French version of column 1 should be corrected.

8. Schedule 6, Part 2, item 9 under the heading “Haliburton Area”

The coordinates set out in column 2 are incorrect.

9. Schedule 6, Part 2, item 10 under the heading “Haliburton Area”

The coordinates set out in column 2 appear to match the description for item 11, rather than item 10.

- 3 -

10. Schedule 6, Part 2, item 9 under the heading “Toronto Area”



Should column 1 refer to Bronte Creek rather than Twelve Mile Creek? The location reference in column 3 for Twelve Mile Creek appears to be near St. Catharine’s, rather than Oakville.

11. Schedule 6, Part 2, item 16 under the heading “Lindsay-Peterborough Area”

Could you please confirm the coordinates set out in column 2 of this item?

12. Schedule 6, Part 2, item 18 under the heading “Muskoka-Parry Sound Area”

Could you please confirm the coordinates set out in column 1 of this item?

13. Schedule 6, Part 2, item 19 under the heading “Muskoka-Parry Sound Area”

Should the reference to the access creek into Doe Lake instead refer to the access creek into Little Doe Lake?

14. Schedule 6, Part 2, item 8 under the heading “Lake Simcoe and Surrounding Area”

The description for this item set out in column 1 seems unclear, and the coordinates set out in column 2 identify a point in Cooks Bay and a point in a parking lot, rather than two points on Jersey River.

15. Schedule 6, Part 2, item 3 under the heading “North Bay Area”

The coordinates set out in column 2 do not identify a “specific location” on the Sturgeon River.

16. Schedule 6, Part 3, item 299

Should this item refer to Lac des Ratons rather than Lac Duffy?

17. Schedule 6, Part 3, item 324

This item indicates that the maximum speed limit is 8 km/h for:

Des Seize Îles Lake, between a point at coordinates 45°55' 74°28' and Hawthorne Island at coordinates 45°55' 74°28'

The two coordinates provided are identical, so while it is clear that one of the points is Hawthorne Island, there is no indication of where the other point is. As an additional matter, I note that the coordinates provided for Hawthorne Island in this item are less accurate than those provided in item 326.

- 4 -

18. Schedule 6, Part 3, item 327



Could you please verify that the description in column 1 is correct? In particular, I have been unable to identify Sparling Island.

19. Schedule 6, Part 3, item 330, English version

It would seem the words “and” and “Lake” in the English version of this item should be reversed.

20. Schedule 6, Part 3, item 336

This item indicates that the maximum speed limit is 5 km/h for:

Massawippi River, between a point located at the mouth of that river at coordinates 45°17' 71°59' and a point upstream at coordinates 45°17' 71°59'

The two coordinates provided are identical, so while it is clear that one of the points is the mouth of the river, there is no indication of where the other point is.

21. Schedule 6, Part 6, item 5

Column 4 of this item establishes different maximum speeds for the Assiniboine River depending on the time of day. The accompanying note, which establishes a maximum speed of 9 km/h within 100 m of public docks, marinas, boat clubs and public boat launches, appears to only apply from sunset to sunrise. (This can be contrasted with item 6, where the note is stated to apply both from sunrise to sunset and from sunset to sunrise.) Is this what was intended?

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mn



Transport Canada Transports Canada

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



Your file - Votre référence

Our file - Notre référence

RECEIVED / REÇU

DEC 01 2017

DEC. 04, 2017

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

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Your File: SOR/2017-124, *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*

Thank you for your letter dated August 17, 2017, to my predecessor, Ms. Lucie Vignola, regarding the *Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations). Transport Canada is pleased to acknowledge that the Committee has closed files SOR/2014-210 and SOR/2015-123. As mentioned, further updates related to the outstanding items regarding file SOR/2008-120 will be forthcoming by the end of this year.

With respect to the items identified in your current correspondence, Transport Canada officials have provided the following comments in response to the points raised.

1. Table to section 16, item 16

Item 16 in the table to section 16 will be amended to reflect the new *Provincial Capital Commission Act* and will also be amended in the English version to remove the word "Saskatchewan" following the text "c. W-4".

2. Schedule 2, Part 2, item 50

The coordinates set out in column 4 of item 50 of Part 2 of Schedule 2 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 49°14'22" 115°14'10", which refer to "Fisher Lake".

.../2

Canada

- 2 -



3. **Schedule 3, Part 1, item 67**
The coordinates set out in column 4 of item 67 of Part 1 of Schedule 3 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 50°39'50.9" 116°15'40.6".
4. **Schedule 6, Part 2, item 17 under the heading "Georgian Bay Area"**
The geographical coordinates in column 1 of Schedule 6, Part 2, item 17 under the heading "Georgian Bay Area" will be amended to reflect the correct geographic coordinates of 44°59'37.2" 79°50'47.3" to 325 metres north at 44°59'44.0" 79°50'48.5".
5. **Schedule 6, Part 2, item 27 under the heading "Georgian Bay Area"**
The coordinates set out in column 2 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 45°32'27.7" 80°23'18.1" to 45°32'48.9" 80°23'13".
6. **Schedule 6, Part 2, item 3 under the heading "Kenora Area"**
The coordinates set out in column 3 of both the French and English versions will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 49°45'55.9" 94°28'23.5".
7. **Schedule 6, Part 2, item 7 under the heading "Haliburton Area"**
Column 1 in the French version will be amended to reflect the correct name of "lac Kashagawigamog".
8. **Schedule 6, Part 2, item 9 under the heading "Haliburton Area"**
The coordinates set out in column 2 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 45°02'45.6" 78°43'04.8".
9. **Schedule 6, Part 2, item 10 under the heading "Haliburton Area"**
The coordinates set out in column 2 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 44°54'58.6" 78°43'53.2".
10. **Schedule 6, Part 2, item 9 under the heading "Toronto Area"**
The Department can confirm that the reference to Twelve Mile Creek in column 1 is correct.
11. **Schedule 6, Part 2, item 16 under the heading "Lindsay-Peterborough Area"**
The coordinates set out in column 2 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 44°39'54.4" 78°47'34.4" to 44°40'49.6" 78°47'45.5".
12. **Schedule 6, Part 2, item 18 under the heading "Muskoka-Parry Sound Area"**
The coordinates set out in column 1 will be amended to reflect the correct geographical coordinates of 45°37'16" 79°24'34" to 45°36'54" 79°24'52".



- 13. Schedule 6, Part 2, item 19 under the heading “Muskoka-Parry Sound Area”**
The reference to Doe Lake is correct, it is the geographical coordinates in columns 2 and 3 that require updating. The geographical coordinates in column 2 will be amended to 45°34'05.6" 79°20'52.6" to 45°37'45.5" 79°24'23.1" and column 3 to 45°35'54.8" 79°22'05.8".
- 14. Schedule 6, Part 2, item 8 under the heading “Lake Simcoe and Surrounding Area”**
The description set out in column 1 will be amended for clarity and the coordinates set out in column 2 will be amended to reflect the updated geographical coordinates of 44°13'32" 79°28'22" to 44°13'40" 79°27'54".
- 15. Schedule 6, Part 2, item 3 under the heading “North Bay Area”**
The coordinates in column 2 will be amended to reflect the proper location on the Sturgeon River at 46°21'57.8" 79°56'02.3" to 46°20'04.6" 79°58'25.8".
- 16. Schedule 6, Part 3, item 299**
The coordinates in column 3 will be amended to 46°18'40" 75°31'10" to reflect the accurate location for Lac Duffy.
- 17. Schedule 6, Part 3, item 324**
The coordinates in column 1 will be amended to reflect the proper location, between 45°55'21.0" 74°28'14.5" to Hawthorne Island at coordinates 45°55'16.0" 74°28'11.0".
- 18. Schedule 6, Part 3, item 327**
The description in column 1 will be amended for clarification, including removing the reference to Sparling Island as it is now called Armitage Island.
- 19. Schedule 6, Part 3, item 330, English version**
Item 330 of Part 3 of Schedule 6 in the English version will be amended to correct the grammatical error.
- 20. Schedule 6, Part 3, item 336**
The description in column 1 will be amended to reflect the updated geographical coordinates of 45°16'33" 71°58'23" and a point upstream at coordinates 45°16'58" 71°57'48".
- 21. Schedule 6, Part 6, item 5**
The information in column 4 will be set out to match the entry as in item 6. The intended restriction is to apply for both the periods of sunset to sunrise, as well as sunrise to sunset.

- 4 -



Transport Canada would like to confirm that these items will be included in the Departments 2017 annual amendments to the *Vessel Operation Restriction Regulations* submission, which is anticipated to be completed by summer 2018. I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tom Oommen', with a long horizontal flourish extending to the right.

Tom Oommen
Director General
Corporate Secretariat

Annexe J

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 17 août 2017



M^{me} Lucie Vignola, directrice générale
Secrétariat ministériel
Transports Canada
Place de Ville, tour C
29^e étage, arrêt postal XM
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

lucie.vignola@tc.gc.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2017-124, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions
visant l'utilisation des bâtiments

J'ai examiné le projet de règlement indiqué en rubrique avant de le soumettre au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et je constate qu'il résout beaucoup de problèmes soulevés relativement aux modifications précédentes du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Par conséquent, les dossiers concernant les DORS/2014-210 et DORS/2015-123 seront fermés. En outre, je note que, d'ici la fin de l'année, Transports Canada prévoit fournir de l'information additionnelle au Comité relativement aux questions qui restent à régler dans le DORS/2008-120.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous faire parvenir vos observations concernant les modifications réglementaires de 2017.

1. Article 16 du Tableau à l'article 16 du Règlement

La loi intitulée *The Wascana Centre Act* a été abrogée. Il faudrait ce titre par celui de la nouvelle loi, qui s'appelle *The Provincial Capital Commission Act*. Je souligne aussi que, dans la version anglaise, le mot « Saskatchewan » après « c. W-4 » est inutile.

2. Article 50 de la partie 2 de l'annexe 2

Les coordonnées indiquées dans la colonne 4 de cet article renvoient à un endroit sur la terre ferme, et non à un lac. Les coordonnées devraient-elles indiquer le plan d'eau se trouvant légèrement à l'ouest de l'endroit qu'elle désigne ou au lac nommé la Fisher, entre le lac Stink et le lac Muskrat, qui se trouvent plus loin à l'est ?

3. Article 67 de la partie 1 de l'annexe 3

Les coordonnées indiquées à la colonne 4 pour cet article ne semblent pas renvoyer au lac Sam's Folley, à l'ouest de Brisco.

- 2 -



4. Article 17 sous la rubrique « Région de la baie Georgienne », dans la partie 2 de l'annexe 6

Le premier ensemble de coordonnées de cet article semble être erroné, puisqu'il indique un endroit dans la baie Georgienne plutôt que dans la baie Four Seasons.

5. Article 27 sous la rubrique « Région de la baie Georgienne », dans la partie 2 de l'annexe 6

Pourriez-vous confirmer les coordonnées indiquées à la colonne 2, pour cet article? Il ne semble pas y avoir de chenal entre elles.

6. Article 3 sous la rubrique « Région de Kenora », dans la partie 2 de l'annexe 6

Les coordonnées indiquées à la colonne 3, pour cet article, ne sont pas les mêmes en anglais et en français.

7. Article 7 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6

Dans la version française, le nom du premier lac est « lac au Kashagawigamog », dans la colonne 1, mais « lac Kashagawigamog » dans la colonne 2. Selon la version anglaise, il semble s'agir d'un nom propre, alors le nom indiqué dans la colonne 1 devrait être corrigé.

8. Article 9 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 sont erronées.

9. Article 10 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 semblent correspondre à la description de l'article 11 plutôt que de l'article 10.

10. Article 9 sous la rubrique « Région de Toronto », dans la partie 2 de l'annexe 6

La colonne 1 devrait-elle indiquer le ruisseau Bronte plutôt que le ruisseau Twelve Mile? La coordonnée correspondant au ruisseau Twelve Mile à la colonne 3 semble être près de St Catharines, au lieu d'Oakville.

- 3 -

11. Article 16 sous la rubrique « Région de Lindsay — Peterborough », dans la partie 2 de l'annexe 6



Pourriez-vous confirmer les coordonnées indiquées à la colonne 2, pour cet article?

12. Article 18 sous la rubrique « Région de Muskoka — Parry Sound », dans la partie 2 de l'annexe 6

Pourriez-vous confirmer les coordonnées indiquées à la colonne 1, pour cet article?

13. Article 19 sous la rubrique « Région de Muskoka — Parry Sound », dans la partie 2 de l'annexe 6

Aurait-il fallu indiquer le ruisseau donnant au lac *Little Doe*, plutôt que le ruisseau donnant accès au lac Doe?

14. Article 8 sous la rubrique « Lac Simcoe et les régions avoisinantes », dans la partie 2 de l'annexe 6

La description contenue dans la colonne 1, pour cet article, n'est pas claire. Les coordonnées indiquées à la colonne 2 renvoient à un point dans la baie Cooks et à un point dans un terrain de stationnement plutôt que deux points sur la rivière Jersey.

15. Article 3 sous la rubrique « Région de North Bay », dans la partie 2 de l'annexe 6

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 n'indiquent pas un « endroit précis » de la rivière Sturgeon.

16. Article 299 dans la partie 3 de l'annexe 6

Cet article devrait-il indiquer le lac des Ratons plutôt que le lac Duffy?

17. Article 324 dans la partie 3 de l'annexe 6

Cet article indique que la vitesse maximale est de 8 km/h à l'endroit suivant :

Lac des Seize Îles entre un point situé par 45°55' 74°28' et l'île Hawthorne située par 45°55' 74°28'.

Or, les deux coordonnées sont identiques et, tandis que l'un des endroits est manifestement l'île Hawthorne, il est impossible de savoir quel est l'autre endroit. En outre, je souligne que les coordonnées de l'île Hawthorne indiquées à cet article sont moins précises que celles que l'on trouve à l'article 326.

- 4 -

18. Article 327 dans la partie 3 de l'annexe 6



Auriez-vous l'obligeance de vérifier si la description contenue dans la colonne 1 est correcte? J'ai notamment été incapable de repérer l'île Sparling.

19. Article 330 dans la partie 3 de l'annexe 6

Il semble que les mots « and » et « Lake » devraient être inversés dans la version anglaise de cet article.

20. Article 336 dans la partie 3 de l'annexe 6

Cet article indique que la vitesse maximale est de 5 km/h à l'endroit suivant :

Rivière Massawippi entre un point de son embouchure situé par 45°17' 71°59' et un point en amont situé par 45°17' 71°59'.

Or, les deux coordonnées sont identiques. Bien que l'un des endroits soit manifestement l'embouchure de la rivière, il est impossible de savoir où est l'autre endroit.

21. Article 5 dans la partie 6 de l'annexe 6

La colonne 4 de cet article précise des vitesses maximales différentes sur la rivière Assiniboine, selon la période de la journée. La note accompagnant cet article indique en outre que la vitesse maximale est de 9 km/h dans un rayon de 100 m des quais publics, des marinas, des clubs nautiques et des rampes de mise à l'eau publiques, mais ce maximum ne s'applique apparemment que du coucher au lever du soleil. (Par opposition, à l'article 6, le même maximum s'applique du lever au coucher du soleil ainsi que du coucher au lever.) Voulait-on également que la vitesse de 9 km/h s'applique pendant les deux périodes de la journée, à l'article 5?

J'espère lire bientôt votre réponse et je vous prie, Madame, de recevoir mes salutations distinguées.

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

TRANSLATION/TRADUCTIONLe 1^{er} décembre 2017

M^{me} Cynthia Kirkby
Conseillère juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
A/s du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Madame,

V/Réf.: DORS/2017-124, Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions
visant l'utilisation des bâtiments

Je vous remercie pour la lettre que vous avez envoyée le 17 août 2017 à ma prédécesseure, Mme Lucie Vignola, concernant le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Transports Canada est heureux d'apprendre que le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a fermé les dossiers SOR/2014-210 et SOR/2015-123. Comme nous l'avons indiqué au Comité, nous lui ferons parvenir de l'information additionnelle relativement aux questions qui restent à régler dans le DORS/2008-120.

En ce qui a trait aux observations contenues dans votre lettre du 17 août 2017, les fonctionnaires de Transports Canada vous fournissent les réponses suivantes.

1. Article 16 du Tableau à l'article 16 du Règlement

L'article 16 sera modifié pour y indiquer le nom de la loi en vigueur, qui s'intitule *The Provincial Capital Commission Act*. En outre, le mot « Saskatchewan » sera supprimé dans la version anglaise de cet article, après l'expression « c. W-4 ».

2. Article 50 de la partie 2 de l'annexe 2

Les coordonnées indiquées dans la colonne 4 de l'article 50, dans la partie 2 de l'annexe 2, seront modifiées pour qu'elles désignent le bon endroit, soit le « lac Fisher », qui se trouve par 49°14'22" et 115°14'10"

3. Article 67 de la partie 1 de l'annexe 3

Les coordonnées indiquées à la colonne 4 de l'article 67, dans la partie 1 de l'annexe 3, seront corrigées. Les nouvelles coordonnées seront 50°39'50,9" et 116°15'40,6".

- 2 -



4. **Article 17 sous la rubrique « Région de la baie Georgienne », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées inscrites à la colonne 1 de l'article 17 sous la rubrique « Région de la baie Georgienne », dans la partie 2 de l'annexe 6, seront corrigées, et les coordonnées exactes seront 44°59'37,2" et 79°50'47,3" et, de là, jusqu'à 325 mètres au nord, à 44°59'44" et 79°50'48,5".

5. **Article 27 sous la rubrique « Région de la baie Georgienne », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées inscrites dans la colonne 2 seront modifiées, et les coordonnées exactes seront de 45°32'27,7" et 80°23'47,3" à 45°32'48,9" et 80°23'13".

6. **Article 3 sous la rubrique « Région de Kenora », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 3 des versions française et anglaise seront modifiées, et les coordonnées exactes seront 49°45'55,9" et 94°28'23,5".

7. **Article 7 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6**

La colonne 1 de la version française sera modifiée pour y indiquer le nom exact, qui est « lac Kashagawigamog ».

8. **Article 9 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 seront remplacées par les coordonnées exactes, soit 45°02'45,6" et 78°43'04,8".

9. **Article 10 sous la rubrique « Région de Haliburton », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 seront remplacées par les coordonnées exactes, soit 44°54'58,6" et 78°43'53,2".

10. **Article 9 sous la rubrique « Région de Toronto », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Transports Canada confirme que c'est bel et bien le ruisseau Twelve Mile qui doit être indiqué dans la colonne 1.

- 3 -



11. **Article 16 sous la rubrique « Région de Lindsay — Peterborough », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 seront remplacées par les bonnes coordonnées, c'est-à-dire de 44°39'54,4" et 78°47'34,4" à 44°40'49,6" et 78°47'45,5".

12. **Article 18 sous la rubrique « Région de Muskoka — Parry Sound », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 1 seront remplacées par les bonnes coordonnées, c'est-à-dire de 45°37'16" et 79°24'34" à 45°36'54" et 79°24'52".

13. **Article 19 sous la rubrique « Région de Muskoka — Parry Sound », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Il s'agit bien du lac Doe. Ce sont plutôt les coordonnées indiquées dans les colonnes 2 et 3 qui doivent être corrigées. Les coordonnées exactes de la colonne 2 sont de 45°34'05,6" et 79°20'52,6" à 45°37'45,5" et 79°24'23,1". Dans la colonne 3, les bonnes coordonnées sont 45°35'54,8" et 79°22'05,8".

14. **Article 8 sous la rubrique « Lac Simcoe et les régions avoisinantes », dans la partie 2 de l'annexe 6**

La description contenue dans la colonne 1 sera reformulée de manière plus claire, et les coordonnées indiquées à la colonne 2 seront remplacées par les bonnes coordonnées, soit de 44°13'32" et 79°28'22" à 44°13'45,5" et 79°27'54".

15. **Article 3 sous la rubrique « Région de North Bay », dans la partie 2 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 2 seront remplacées par les bonnes coordonnées, c'est-à-dire de 46°21'57,8" et 79°56'02,3" à 46°20'04,6" et 79°58'25,8".

16. **Article 299 dans la partie 3 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 3 seront remplacées par les bonnes coordonnées du lac Duffy, soit 46°18'40" et 75°31'10".

17. **Article 324 dans la partie 3 de l'annexe 6**

Les coordonnées indiquées dans la colonne 1 seront remplacées par les bonnes coordonnées, soit de 45°55'21" et 74°28'14,5" à l'île Hawthorne, qui se trouve à 45°55'16" et 74°28'11".

- 4 -



18. Article 327 dans la partie 3 de l'annexe 6

La description contenue dans la colonne 1 sera précisée, notamment en remplaçant le nom de l'île Sparling, qui s'appelle dorénavant l'île Armitage.

19. Article 330 dans la partie 3 de l'annexe 6

La faute de langue de la version anglaise de l'article 330, dans la partie 3 de l'annexe 6, sera corrigée.

20. Article 336 dans la partie 3 de l'annexe 6

La description contenue dans la colonne 1 sera modifiée pour y indiquer les bonnes coordonnées, c'est-à-dire de 45°16'33" et 71°58'23" à un endroit en amont se trouvant à 45°16'58" et 71°57'48".

21. Article 5 dans la partie 6 de l'annexe 6

L'information contenue dans la colonne 4 sera corrigée et sera semblable à celle de l'article 6. La restriction doit normalement s'appliquer pour les deux périodes de la journée, soit du coucher au lever du soleil et du lever au coucher.

Transports Canada vous confirme que les modifications ci-dessus font partie des modifications annuelles 2017 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* qui seront effectuées d'ici l'été 2018. J'ose croire que le Comité en sera satisfait.

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

Tom Oommen
Directeur général
Secrétariat ministériel