

Appendix A

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR 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/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 DUSSEAULT, DÉPUTÉ



June 7, 2019

The Honourable Harjit S. Sajjan, P.C., M.P.
Minister of National Defence
House of Commons
Confederation Building, Room 607
Ottawa, Ontario K1A 0A6

Dear Minister Sajjan:

Our files: SOR/94-276, Canadian Forces Superannuation Regulations,
amendment
SOR/2002-421, Canadian Forces Employment Equity Regulations

The above-mentioned instruments were again considered by the Joint Committee at its meeting of June 6, 2019. At that time, members requested that we draw your attention to the extraordinary delays the Committee has encountered in seeing its concerns resolved.

SOR/94-276

In respect of SOR/94-276, your Department agreed in 1997 to make amendments to address multiple instances of inconsistent terminology found in various provisions in the *Canadian Forces Superannuation Regulations*. Due to a number of legal and policy developments over the intervening years, these amendments were frequently delayed in order to await amendments to other regulations or to the *Canadian Forces Superannuation Act*.

In its June 29, 2015 letter, the Department indicated that the promised amendments were to be part of a larger package of amendments that was expected to be made in 2016. However, when that package was enacted as SOR/2016-64, the promised amendments were not among them. At its December 8, 2016 meeting, the Committee reviewed this state of affairs with considerable dismay and requested a new time frame from the Department for the resolution of these matters.

The Department's January 5, 2017 letter then stated that "if government direction regarding a bill to repeal [subsection] 31(1) [of the Act] has not been announced by the end of June 2017," the Department would prepare amendments

- 2 -

addressing the Committee's concerns. However, despite repeated requests in 2017 and 2018 from our counsel, the Department has failed to provide any further information since that January 2017 letter. The amendments have not yet been pre-published or made. 

SOR/2002-421

Agreements were provided in 2007 and 2013, by Treasury Board and your Department respectively, to make two amendments to the *Canadian Forces Employment Equity Regulations*, in order to address a drafting error and to define the term "national security requirements" as found in section 22(1)(b). The latter amendment is of particular importance.

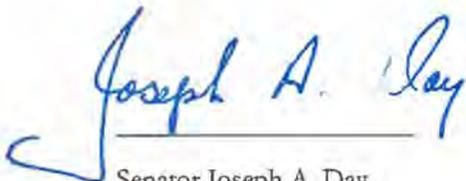
The Department's letter of May 17, 2017 indicated that work on these amendments had been transferred to the Headquarters Regulations Section within the Department of Justice and resources had been provided in order to ensure their completion. It was expected that the amendments would be pre-published in Part I of the *Canada Gazette* in Fall 2017.

However, once again no further information has been provided since that May 2017 letter, despite our counsel's repeated requests. The promised amendments have not been pre-published or made.

We trust you will agree that the resolution of the above-noted matters is well past overdue, and further that it is inappropriate for a department to fail to respond within a reasonable time to requests made on behalf of a Joint Committee of Parliament. We would greatly value your assurance that the promised amendments discussed above will be forthcoming without further delay.

We thank you for your attention to these matters.

Yours sincerely,



Senator Joseph A. Day
Joint Chair



Harold Albrecht, M.P.
Joint Chair

c.c. Mr. Vance Badawey, Vice-chair SJCSR
Mr. Pierre-Luc Dusseault, Vice-chair SJCSR

/mn



National Defence
Deputy Minister

National Defence Headquarters
Ottawa, Ontario
K1A 0K2

Défense nationale
Sous-ministre

Quartier général de la Défense nationale
Ottawa, (Ontario)
K1A 0K2



Received/Reçu

27 January 2020

Regulations/Réglementation

JAN 14 2020

Joint Chairs
Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa ON K1A 0A4

Dear Joint Chairs:

I am writing in response to a letter dated June 7, 2019, sent by the Joint Chairs of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to the Minister of National Defence, concerning the status of amendments to the *Canadian Forces Superannuation Regulations* and the *Canadian Forces Employment Equity Regulations*. The Minister has asked the Department of National Defence (DND) to respond on his behalf. I sincerely apologize for the delay.

DND has been working closely with the Department of Justice on the amendments to the *Canadian Forces Employment Equity Regulations*. I am pleased to advise you that the drafting instructions and the regulatory impact analysis statement were approved. Officials from Employment and Social Development Canada are now working with the Department of Justice to prepare the updated Regulations, which will then need to be approved by the Minister of National Defence.

With regard to the *Canadian Forces Superannuation Regulations*, should the marriage after 60 provision be removed from the *Canadian Forces Superannuation Act*, the amendments under discussion would no longer be required. Nevertheless, DND has been engaged in discussions with the Treasury Board of Canada Secretariat and the RCMP in order to prepare for the introduction of amendments to the Optional Survivor Benefit provisions, of which consideration of the amendments requested by the Committee form part, should they be required in the future.

I would like to thank the Committee for its important work and sustained attention to this issue. I hope that the information provided is helpful.

Sincerely,


Jody Thomas

Canada

Annexe A

TRANSLATION/TRADUCTION 

Le 7 juin 2019

L'honorable Harjit S. Sajjan, député
Ministre de la Défense nationale
Chambre des communes
Édifice de la Confédération, pièce 607
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

N/Réf.: DORS/94-276, Règlement sur la pension de retraite des Forces
canadiennes – Modification
DORS/2002-421, Règlement sur l'équité en matière d'emploi dans
les Forces canadiennes

Le Comité mixte a de nouveau examiné les textes réglementaires susmentionnés lors de sa réunion du 6 juin 2019, réunion au cours de laquelle les membres ont demandé que nous attirions votre attention sur les nombreux retards qui ont entravé la résolution des problèmes soulevés par le Comité.

DORS/94-276

En ce qui concerne le texte DORS/94-276, votre Ministère a accepté en 1997 d'apporter des modifications pour corriger de nombreux manques d'uniformité terminologique relevés dans diverses dispositions du *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes*. En raison d'un certain nombre de changements au contexte juridique et de politique survenus depuis, ces modifications ont fréquemment été reportées dans l'attente d'amendements à d'autres règlements et à la *Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes*.

Dans sa lettre du 29 juin 2015, le Ministère indiquait que les modifications promises feraient partie d'un ensemble plus important de modifications devant être apportées en 2016. Or, lorsque l'ensemble de modifications a été adopté sous le titre DORS/2016-64, les modifications promises n'en faisant pas partie. Lors de sa réunion du 8 décembre 2016, consterné par l'examen de la situation, le Comité a demandé au Ministère de lui indiquer un nouvel échéancier pour la résolution de ces questions.

Dans sa lettre du 5 janvier 2017, le Ministère déclarait que « si le gouvernement n'a pas annoncé son intention d'abroger [le paragraphe] 31(1) [de la *Loi*] d'ici la fin du mois de juin 2017 », le Ministère préparera des modifications qui répondront aux préoccupations du Comité. Or, malgré des demandes répétées de notre conseiller juridique en 2017 et 2018, le Ministère n'a présenté aucun renseignement supplémentaire depuis cette lettre de janvier 2017. Les modifications n'ont été ni prépubliées ni adoptées.

- 2 -

**DORS/2002-421**

En 2007 et 2013 respectivement, le Conseil du Trésor et votre Ministère ont convenu d'apporter deux modifications au *Règlement sur l'équité en matière d'emploi dans les Forces canadiennes*, afin de corriger une erreur de rédaction et de définir le terme « exigences en matière de sécurité nationale » employé à l'alinéa 22(1)b). Cette dernière modification est particulièrement importante.

Dans sa lettre du 17 mai 2017, le Ministère indiquait que le travail sur ces modifications avait été transféré à la Section de la réglementation de l'Administration centrale du ministère de la Justice et que des ressources avaient été affectées à leur réalisation. On prévoyait que les modifications seraient prépubliées dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017.

Ici encore, cependant, aucun autre renseignement n'a été présenté depuis cette lettre du mois de mai 2017, malgré les demandes répétées de notre conseiller juridique. Les modifications promises n'ont été ni prépubliées ni adoptées.

Vous conviendrez sans doute que la résolution des problèmes susmentionnés a déjà trop tardé et qu'il est en outre inconvenant qu'un ministère ne réponde pas aux demandes d'un comité mixte du Parlement dans un délai raisonnable. Nous vous saurions gré de nous donner l'assurance que les modifications promises dont il est question ci-dessus seront effectuées sans autre délai.

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à ces questions et nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, nos plus respectueuses salutations.

Le sénateur Joseph A. Day
Coprésident

Le député Harold Albrecht
Coprésident

c. c. M. Vance Badawey, vice-président, CMPER
M. Pierre-Luc Dusseault, vice-président, CMPER

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 14 janvier 2020

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

N/Ref: DORS/94-276
DORS/2002-421

Messieurs les Coprésidents,

Je vous renvoie à la lettre que vous avez adressée le 7 juin 2019 au ministre de la Défense nationale concernant l'état d'avancement des modifications du *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes* et du *Règlement sur l'équité en matière d'emploi dans les Forces canadiennes*. Le ministre a demandé au ministère de la Défense nationale (MDN) de répondre en son nom. Je regrette sincèrement que cette réponse ait tardé.

Le MDN travaille en étroite collaboration avec le ministère de la Justice à l'élaboration des modifications du *Règlement sur l'équité en matière d'emploi dans les Forces canadiennes*. J'ai le plaisir de vous informer que les instructions de rédaction et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation ont été approuvés. Les responsables d'Emploi et Développement social Canada ont entrepris de rédiger de concert avec le ministère de la Justice la version révisée du *Règlement*, qui devra ensuite être approuvée par le ministre de la Défense nationale.

En ce qui concerne le *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes*, si la disposition sur le mariage après 60 ans devait être supprimée de la *Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes*, les modifications à l'étude ne seraient plus requises. Le MDN a néanmoins tenu des discussions avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et la GRC au sujet des préparatifs en vue de la présentation, s'il y a lieu, de modifications des dispositions touchant la prestation de survivant optionnelle, dont feraient partie les modifications demandées par le Comité.



- 2 -

Je tiens à remercier le Comité pour son travail important et pour l'attention soutenue qu'il porte à cette question. J'espère que ces renseignements vous seront utiles.

Veillez agréer, Messieurs les Coprésidents, l'assurance de ma considération distinguée.

Jody Thomas

Appendix B

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



March 7, 2018

Mr. Tom Oommen
Director General, Corporate Secretariat
Department of Transport
c/o XMSA, 8th Floor
Place de Ville, Tower C
330 Sparks St., 29th Floor,
Ottawa, ON K1A 0N5

File Ref: U2017-1

Dear Mr. Oommen:

Our File: Interim Order No. 8 Respecting the Use of Model Aircraft

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee, as well as Order-in-Council P.C. 2017-839 approving this Interim Order for up to one year.

As you know, Interim Order No. 8 will cease to have effect on June 16, 2018, or on an earlier date if the *Canadian Aviation Regulations* are amended to include provisions to the same effect. I note that such proposed amendments were pre-published in Part I of the *Canada Gazette* on July 15, 2017, but that final amendments have not yet been made.

Given the foregoing, I would draw to your attention the following matters arising from the Interim Order.

1. As evident from its title, Interim Order No. 8 is the latest in a series of interim orders made under the *Aeronautics Act*. The first interim order containing substantially the same provisions was made on March 13, 2017, and then seven more orders were successively made every 14 days or less, with at times some modifications to the provisions therein. In effect, the regime established on

- 2 -



March 13, 2017 was kept in effect by way of interim orders for over four months until Interim Order No. 8 was approved by the Governor in Council.

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.

The Committee has on several occasions considered issues arising from the making of a succession of substantially similar interim orders pursuant to the *Aeronautics Act*, and has considered that this approach circumvents the intent of Parliament. The regime intended by Parliament is quite clear. To reiterate: an interim order has effect for 14 days, at which time it expires. If the order's effects are required for a longer period, the order can be continued for up to one year with the approval of the Governor in Council. Once approved, the interim order is to be replaced by a proper regulation "as soon as possible", pursuant to subsection 6.41(3) of the Act. In each case, where rules are required for a period longer than 14 days, or for longer than one year, the next step in the process is to be taken.

While the instant case is not as egregious as some other interim orders that the Committee has considered, the same principles apply. Interim orders are meant to respond quickly to an unforeseen situation, not as a substitute for regulations or to avoid the rigours of the regulatory process.

The Committee is aware that the Department of Transport views recourse to an extended series of interim orders as an acceptable practice, although without citing any relevant legal principles justifying this view. The Department has, however, agreed to "ensure that reasonable measures are taken to obtain the approval of the Governor in Council as quickly as possible in the event an interim order is necessary for more than two weeks."

Once again, however, a considerable number of interim orders have been made pursuant to subsection 6.41(3). As the Committee has stated, this practice circumvents Parliament's express intent. The validity of these orders is therefore in doubt.

Given the foregoing, I trust you will, at the very least, confirm that amendments to the *Canadian Aviation Regulations* will be forthcoming before Interim Order No. 8 expires on June 16, 2018, and that under no circumstances will another interim order respecting the use of model aircraft instead be enacted after that date.

- 3 -



2. I have been unable to verify the dates in which certain interim orders were tabled in the House of Commons or the Senate, although I recognize that in some cases these instruments may have instead been transmitted to the Clerk of the House or Senate pursuant to subsection 6.41(6) of the Act. I would appreciate your indication of when the following orders were either tabled or transmitted to the relevant clerk:

- Interim Order No. 1 – Senate date.
- Interim Order No. 2 – Senate date.
- Interim Order No. 4 – Senate and House of Commons dates.
- Interim Order No. 5 – Senate date.
- Interim Order No. 6 – Senate date.

3. Subsection 1(1), definitions of “model aircraft” and “unmanned air vehicle”

These definitions merely repeat the same definitions found in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*. A number of other terms defined in the Regulations are found in this Order, for which no definition is set out in subsection 1(1) of the Order. Pursuant to subsection 1(2), all terms in the Order carry the same meaning as in the Regulations. For what reason is it therefore necessary to repeat these two definitions in the Order?

4. Paragraph 3(2)(b)

This provision refers to “airfields located in a zone administrated by [the Model Aeronautics Association of Canada] or a MAAC club”. I would appreciate if you could direct me to an authority or source of information as to what constitutes a “zone” administered by MAAC or a MAAC club. Are the dimensions of these zones set out anywhere?

In addition, the term “airfield” is not defined in the Order, the Regulations or the Act. What is the intended meaning of this term, and more specifically how does it differ from “aerodrome”?

5. Paragraph 5(1)(d)

This provision prohibits the operation of a model aircraft “over or within a security perimeter of a police or first responder emergency operation site.” It is unclear what constitutes a “security perimeter.”

Must a “security perimeter” be physically demarcated in some way, and if so, by what means? How is an operator of a model aircraft to know what does and does not amount to a “security perimeter?”

- 4 -



In addition, is it really intended that model aircraft may be operated over or, particularly, within portions of a first responder emergency operation site that do not fall within a security perimeter?

6. Paragraph 5(1)(c)

This provision prohibits the operation of a model aircraft over or within “an open-air assembly of persons.” No minimum amount of persons is specified; is this intended to capture any group of 2 persons or more?

What precisely amounts to an “assembly of persons?” How does this differ from any outdoor area with any number of people (greater than one) in it?

I am mindful that contravening a provision of this Order would constitute an offence under the *Aeronautics Act*, for which the penalty can be severe. It therefore seems necessary for the operator of a model aircraft to be able to clearly understand where flight is prohibited.

7. Subsections 5(3) and (4)

These provisions restrict the lateral distance at which a model aircraft must be operated from “the public, including spectators, bystanders or any person not associated with the operation of the aircraft.”

Are not the public, spectators, and bystanders all persons “not associated with the operation of the aircraft?” I wonder whether including these initial terms serves any purpose. It appears sufficient to simply refer to “any person not associated with the operation of the aircraft.”

8. Subsection 5(4), and paragraphs 5(5)(a) and (b)

Subsection 5(4) incorrectly refers to “250 feet (75 m)”, where 250 feet is closer to 76m.

Paragraph 5(5)(a) incorrectly refers to “3 nautical miles (5.5 km)”, where it is closer to 5.6km.

Paragraph 5(5)(b) incorrectly refers to “1 nautical mile (1.8 km)”, where it is closer to 1.9 km.

9. Section 8

This provision requires that the name, address and telephone number of the owner of a model aircraft be “clearly made visible” on the aircraft. This

- 5 -

requirement seems subjective and open to some interpretation, which may put the owner of a model aircraft at risk of arbitrary treatment.



What factors are intended to be considered in determining whether the required information is clearly visible? Can those factors not be set out in the Order or subsequent regulatory provisions, at least in some general fashion?

Sincerely,

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

Shawn Abel
Counsel

/mh

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

SENATOR 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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



August 9, 2018

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

richard.roulx@tc.gc.ca

Dear Mr. Roulx:

Our File: Interim Order Respecting the Use of Model Aircraft (U2017-1)

I refer you to my March 7, 2018 letter addressed to Mr. Tom Oommen, enclosed, to which a detailed reply shall be appreciated.

Additionally, I note that *Interim Order No. 9 Respecting the Use of Model Aircraft* was made on May 31, 2018. This latest interim order replaced *Interim Order No. 8*, which had been approved for one year and would have ceased to have effect on June 16, 2018. *Interim Order No. 9* was itself approved on June 11, 2018 for yet another year.

As set out in my previous letter, the making of multiple interim orders on the same subject is considered by the Joint Committee to be *ultra vires* the *Aeronautics Act*, much less the approval of successive orders for up to a year each. Your explanation shall therefore be appreciated as to why, if it is necessary to continue to maintain the provisions set out in this set of interim orders, substantially similar provisions were not added to the *Canadian Aviation Regulations*, as contemplated by the Act.

- 2 -



Finally, in addition to the other matters raised in my previous letter, the word “than” is missing from the passage “... at a lateral distance of less 250 feet (76 m) from vehicles...” in the English version of subsection 5(4) of *Interim Order No. 9*.

I look forward to receiving your reply. Be advised that these interim orders will be placed before the Joint Committee in the Fall, and it would be helpful to have a detailed response in hand before that time.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Shawn Abel', located below the 'Sincerely,' text.

Shawn Abel
Counsel

Encl.

/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

SEP 20 2018

RECEIVED / REÇU

SEPT. 20, 2018

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

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

File No. U2017-1

Dear Mr. Abel:

Your File: Interim Order Respecting the Use of Model Aircraft

This is in response to your letters dated March 7, 2018, and August 9, 2018, regarding *Interim Order No. 8 & Interim Order No. 9 Respecting the Use of Model Aircraft* to my predecessors Mr. Tom Oommen and Mr. Richard Roulx. Please accept our apologies for the delay.

I. Successive Interim Order

I would first like to acknowledge your concerns with respect to Transport Canada's use of interim orders in response to the growing risks associated with model aircraft.

The decision to make an interim order was based on extraordinary circumstances that warranted immediate measures to address a significant risk to aviation safety and the public. At the time, the unmanned aircraft system (UAS or drones) sector, including model aircraft flown by recreational operators, was growing exponentially and consisted of a majority of new and inexperienced operators. In less than two years, the number of aviation-related incidents increased over 200 percent with the majority of the incidents occurring near airports, in flight paths and at high altitudes. In addition, Transport Canada received an increase in correspondence from Canadians expressing concerns with the unsafe operation of these aircraft in their communities.

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0088 (110/04)



- 2 -

In response to the rapid growth of the sector and the risks to aviation and the public, the Minister of Transport made an interim order to mitigate those risks immediately. The objective of the interim order was to introduce a series of requirements that would prohibit the use of model aircraft in the areas that directly corresponded to the increased risks to aviation safety and the public. The making of subsequent interim orders was necessary to address the ongoing risks presented by model aircraft operators. Since the first *Interim Order Respecting the Use of Model Aircraft* was made in 2017, there has been a 9 percent reduction in aviation related incidents, despite the ongoing and sustained growth of the sector.

The interim order was not, nor has it become, an attempt to circumvent the intent of Parliament or to bypass the usual rulemaking process. The department's strategy has been to accelerate the timelines associated with the development of new regulations that aim to provide regulatory predictability, to mitigate the emerging safety risks and to enable the responsible and innovative use of this new technology. The expectation was that the interim order would be in place from when the proposed regulations were pre-published in *Canada Gazette, Part I (CGI)* in the summer of 2017 until they came into force following their publication in *Canada Gazette, Part II (CGII)*.

Transport Canada continues to work to finalize these new regulations as quickly as possible. Following pre-publication of the proposed rules in CGI on July 15, 2017, the department received over 630 written submissions. The department is addressing these comments and is working to improve the regulations that will guide the future of this technology.

The department remains committed to publishing new regulations in CGII in 2018. However, in order to ensure there was no gap with the coming into force of the new regulations, the Minister made the *Interim Order No. 9* to continue to address the safety risks. *Interim Order No. 9* was updated to reflect several points you raised in your March letter.

The department values the views of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. Your letters have been reviewed in detail and departmental officials have provided the following comments in respect of the balance of the points raised.

2. Dates of Interim Orders

The dates that the interim orders in question were tabled with the House of Commons or the Senate can be found below:



- 3 -

Interim Order	Action	Date
Interim Order Respecting the Use of Model Aircraft	Tabled with the Clerks of the House of Commons and the Senate	March 20, 2017
Interim Order No. 2 Respecting the Use of Model Aircraft	Tabled with the Clerks of the House of Commons and the Senate	April 3, 2017
Interim Order No. 4 Respecting the Use of Model Aircraft	Tabled with the Clerks of the House of Commons and the Senate	May 1, 2017
Interim Order No. 5 Respecting the Use of Model Aircraft	Tabled with the Clerks of the House of Commons and the Senate	May 9, 2017
Interim Order No. 6 Respecting the Use of Model Aircraft	Tabled with the Clerks of the House of Commons and the Senate	May 29, 2017

3. Subsection 1(1) definitions of “model aircraft” and “unmanned air vehicle”

The department notes your observation regarding the repetition of definitions in subsection 1(1) of the interim order with respect to terms already defined in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs). This was an intentional choice meant for recreational pilots that have little to no aviation knowledge, specifically that of the CARs. As such, it was determined that including the definitions of “model aircraft” and “unmanned air vehicle” in the interpretive provisions would provide clear and easily accessible information essential to understanding the application of the order.

4. Paragraph 3(2)(b)

The Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) membership is divided into 13 national organization zones. Each zone's dimensions are outlined in the MAAC Policy Manual. The zones and details for each, including zone directors' contact information and maps are also available for reference on the MAAC website (www.maac.ca).

The term “airfield” means “an area of land set aside for the takeoff, landing, and maintenance of aircraft”, and an “aerodrome”, as per the *Aeronautics Act*, means “any area of land, water (including the frozen surface thereof) or other supporting surface used, designed, prepared, equipped or set apart for use either in whole or in part for the arrival, departure, movement or servicing of aircraft and includes any buildings, installations and equipment situated thereon or associated therewith.” While the two terms may be used interchangeably, MAAC uses the term airfield when communicating with its members. In keeping with this, and given that the paragraph is directed at MAAC members the term was used in paragraph 3(2)(b) of the interim order.



- 4 -

5. Paragraph 5(1)(d)

The security perimeter of a police or first responder emergency operation site, as is referred to in the interim order, may or may not have a physical demarcation that has been formally notified. Due to the nature of the situations that trigger the creation of these perimeters they may need to be established at a moment's notice and, depending on the circumstances, may remain in place for varying durations. In the absence of a formal notification system for police or emergency operation sites, there is an expectation that model aircraft pilots not fly over a site or hover within the established security perimeter. We recognize that there are limitations in communicating the security perimeter; however, due to the operations being within visual line of sight, the perimeter would be identifiable and pilots could act accordingly.

The purpose of this provision is to prohibit the deliberate operation of model aircraft within the security perimeter of an operation. These situations can result in operational interference and have the potential for grave consequences, including collisions with other aircraft or the need to delay rescue operations until the drone has left the area. For example, a medical helicopter was unable to takeoff following a response to a serious highway accident due to a drone hovering in the flight path. There have also been a number of incidents where wild fire response efforts have been delayed because of unauthorized drones operating in the vicinity.

With respect to the operation of model aircraft outside of a security perimeter, the pilot would still be expected to comply with the other provisions of the interim order, specifically in relation to lateral distances from people.

6. Paragraph 5(1)(e)

The provision found in Paragraph 5(1)(e) was included in reference to the provision in the CARs that restricts flight of an aircraft over or within an open air assembly of persons. Upon further review, the department notes the lack of a clear definition of this term and the department will address this accordingly in the upcoming regulations.

7. Subsections 5(3) and (4)

The department notes your comments regarding the potential redundancy of the terms "the public", "spectators", "bystanders" and "any person not associated with the operation of the aircraft" and agrees that the phrase "any person not associated with the operation of the aircraft" would alone be sufficient to cover all of those persons.

.../5



- 5 -

8. Subsection 5(4) and paragraphs 5(5)(a) and (b)

In making the interim order, the decision was made to include the imperial units of measurement for distance that are traditionally used for aviation. With the recognition of the inexperience and lack of aviation knowledge of most operators of model aircraft, the department included a rounded version in the metric conversions for ease of use and clarity. The department accepts the recommendation to adjust the measurements.

9. Section 8

This provision was included in the interim order as a means to promote personal accountability in the safe operation of model aircraft. Recognizing the potential for a degree of subjectivity in the interpretation of this requirement, the department will further consider this issue as it develops its future unmanned aircraft system regulations.

• Interim Order No. 9

We acknowledge the word "than" is missing from the passage "...at a lateral distance of less 250 feet (76 m) from vehicles..." in the English version of subsection 5(4) of *Interim Order No. 9*; however, we note that the French version is correct.

In closing, I would like to thank you for writing and sharing your views. I would also like to assure you and the members of the Standing Joint Committee that the publication and implementation of the new regulations for UAS remains a key priority for Transport Canada.

Yours sincerely,



Jimmy Blackenridge
Director
Corporate Secretariat

Annexe B

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 7 mars 2018

Monsieur Tom Oommen
Directeur général, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
a/s XMSA, 8^e étage
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 29^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur,

N/Réf.: Arrêté d'urgence n° 8 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs
(U2017-1)

J'ai examiné le texte réglementaire susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte, de même que le décret C.P. 2017-839 l'approuvant pour au plus un an.

Comme vous le savez, l'*Arrêté d'urgence n° 8* cessera d'avoir effet le 16 juin 2018, ou à une date antérieure si le *Règlement de l'aviation canadien* est modifié pour y inclure des dispositions ayant le même effet. Je note que de telles propositions de modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juillet 2017, mais que les modifications définitives n'ont toujours pas été apportées.

Compte tenu de ce qui précède, j'attire votre attention sur les questions suivantes découlant de l'*Arrêté d'urgence*.

1. Comme son titre l'indique, l'*Arrêté d'urgence n° 8* est le dernier d'une série d'arrêtés d'urgence pris sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*. Le premier, comportant sensiblement les mêmes dispositions, a été pris le 13 mars 2017, et par la suite, sept autres arrêtés d'urgence ont été pris aux 14 jours ou moins, et parfois avec certaines modifications des dispositions qu'ils contiennent. De fait, le régime établi le 13 mars 2017 est demeuré en vigueur par la prise d'arrêtés d'urgence pendant plus de quatre mois jusqu'à ce que le gouverneur en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence n° 8*.

- 2 -



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. Conformément aux paragraphes 6.41(2) et (3) de la *Loi*, l'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 d'urgence cesse d'avoir effet soit un an après sa prise, soit à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet que l'arrêté.

Le Comité s'est penché à plusieurs reprises sur des questions découlant de la succession d'arrêtés d'urgence semblables pris sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, et il considère que cette pratique contourne la volonté du Parlement. Le régime envisagé par le Parlement est assez clair. Pour réitérer : un arrêté d'urgence cesse d'avoir effet après 14 jours. Si l'effet d'un arrêté d'urgence est requis pour une période plus longue, il peut être maintenu pendant un an avec l'approbation du gouverneur en conseil. Après son approbation, l'arrêté d'urgence doit être remplacé par un règlement en bonne et due forme « [d]ès que possible », conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi*. Dans chaque cas, lorsque des règles sont requises pour une période de plus de 14 jours, ou de plus d'un an, il faut suivre la prochaine étape du processus.

S'il est vrai que le cas qui nous occupe ne constitue pas un exemple aussi flagrant que d'autres recours aux arrêtés d'urgence que le Comité a examinés, il n'en demeure pas moins que les mêmes principes s'appliquent. Les arrêtés d'urgence sont un moyen de répondre rapidement à une situation imprévue; ils n'ont pas pour but de servir de mesure de remplacement pour un règlement ni d'éviter les rigueurs du processus réglementaire.

Le Comité sait que le ministère des Transports considère le recours à une longue série d'arrêtés d'urgence comme une pratique acceptable, même s'il n'a jamais cité de principe juridique pertinent justifiant ce point de vue. Le Ministère s'est cependant « engagé à ce que des efforts raisonnables soient mis de l'avant, afin d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil dans les plus brefs délais dans l'éventualité où un arrêté d'urgence s'avérerait nécessaire pour plus de deux semaines ».

Or, encore une fois, un nombre considérable d'arrêtés d'urgence ont été pris conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi*. Comme le Comité l'a affirmé, cette pratique contourne la volonté expresse du Parlement. La validité de ces arrêtés soulève donc un doute.

À la lumière de ce qui précède, j'ose espérer qu'à tout le moins vous confirmerez que les modifications seront apportées au *Règlement de l'aviation canadien* avant que l'*Arrêté d'urgence n° 8* cesse d'avoir effet le 16 juin 2018, et qu'en aucun cas un autre

- 3 -



arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs sera pris après cette date au lieu d'apporter les modifications au *Règlement*.

2. Je n'ai pas été en mesure de vérifier les dates auxquelles certains arrêtés d'urgence ont été déposés à la Chambre des communes ou au Sénat, bien que je sache que dans certains cas ils peuvent plutôt être transmis au greffier de la Chambre ou du Sénat aux fins de leur dépôt conformément au paragraphe 6.41(6) de la *Loi*. Je vous saurais gré de m'indiquer quand les arrêtés suivants ont été soit déposés ou transmis au greffier concerné :

- *Arrêté d'urgence n° 1* – Date de dépôt ou communication au Sénat.
- *Arrêté d'urgence n° 2* – Date de dépôt ou communication au Sénat.
- *Arrêté d'urgence n° 4* – Dates de dépôt ou communication au Sénat et à la Chambre des communes.
- *Arrêté d'urgence n° 5* – Date de dépôt ou communication au Sénat.
- *Arrêté d'urgence n° 6* – Date de dépôt ou communication au Sénat.

3. Définitions de « modèle réduit d'aéronef » et de « véhicule aérien non habité » au paragraphe 1(1)

Ces définitions ne font que répéter celles qui se trouvent au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Plusieurs autres termes définis dans le *Règlement* se trouvent dans l'*Arrêté d'urgence*, sans toutefois être définis au paragraphe 1(1) de ce dernier. Selon le paragraphe 1(2), tous les termes utilisés dans l'*Arrêté d'urgence* s'entendent au sens du *Règlement*. Pourquoi est-il donc nécessaire de répéter ces deux définitions dans l'*Arrêté*?

4. Alinéa 3(2)b)

Cette disposition vise les « champs d'aviation situés dans une région administrée par les MAAC [les Modélistes aéronautiques associés du Canada] ou par un club affilié aux MAAC ». Auriez-vous l'obligeance de m'indiquer une source d'information ou faisant autorité sur ce qui constitue une « région » administrée par les MAAC ou par un club affilié aux MAAC? Les dimensions de ces régions sont-elles énoncées quelque part?

De plus, l'expression « champ d'aviation » n'est pas définie dans l'*Arrêté*, dans le *Règlement* ou dans la *Loi*. Quel est le sens voulu de cette expression, et plus précisément, en quoi diffère-t-elle du terme « aérodrome »?

5. Alinéa 5(1)d)

Cette disposition interdit l'utilisation d'un modèle réduit d'aéronef « à l'intérieur ou au-dessus du périmètre de sécurité d'un site d'opération d'urgence de

- 4 -



la police ou d'un premier répondant ». Le sens d'un « périmètre de sécurité » n'est pas clair.

Un « périmètre de sécurité » doit-il être délimité physiquement d'une quelconque façon et, dans l'affirmative, par quels moyens? Comment l'utilisateur d'un modèle réduit d'aéronef peut-il savoir ce qui constitue et ce qui ne constitue pas un « périmètre de sécurité »?

En outre, a-t-on vraiment l'intention de permettre l'utilisation de modèles réduits d'aéronefs au-dessus ou, en particulier, à l'intérieur de parties d'un site d'opération d'urgence d'un premier répondant qui ne font pas partie d'un périmètre de sécurité?

6. Alinéa 5(1)e)

Cette disposition interdit l'utilisation d'un modèle réduit d'aéronef au milieu ou au-dessus « d'un rassemblement de personnes en plein air ». Aucun nombre minimum de personnes n'est précisé; s'agit-il de tout groupe de deux personnes ou plus?

Qu'entend-on au juste par « rassemblement de personnes »? En quoi cela diffère-t-il de tout lieu à l'extérieur où se trouvent deux personnes ou plus?

Je suis conscient que le fait de contrevenir à une disposition de l'*Arrêté* constituerait une infraction à la *Loi sur l'aéronautique*, pour laquelle la peine peut être sévère. Il semble donc nécessaire que l'utilisateur d'un modèle réduit d'aéronef puisse comprendre clairement où le vol est interdit.

7. Paragraphe 5(3) et (4)

Ces dispositions limitent la distance latérale minimale à laquelle un modèle réduit d'aéronef utilisé doit se trouver « du public, y compris un spectateur, un passant ou toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef ».

Ne pourrait-on pas dire que le public, les spectateurs et les passants correspondent à toutes les personnes « qui ne participe[nt] pas à l'utilisation de l'aéronef »? Je me demande si l'inclusion de ces termes initiaux a une quelconque utilité. Il semble suffisant de désigner simplement « toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef ».

8. Paragraphe 5(4) et alinéas 5(5)a) et b)

Le paragraphe 5(4) indique par erreur « 250 pieds (75 m) », alors qu'une distance de 250 pieds est plus près de 76 m.

- 5 -



L'alinéa 5(5)a indique par erreur « 3 milles marins (5.5 km) », alors que cette distance est plus près de 5,6 km.

L'alinéa 5(5)b indique par erreur « 1 mille marin (1.8 km) », alors que cette distance est plus près de 1,9 km.

9. Article 8

Cette disposition exige que les nom, adresse et numéro de téléphone du propriétaire d'un modèle réduit d'aéronef soient « clairement visibles » sur l'aéronef. Cette exigence semble subjective et sujette à interprétation, ce qui pourrait exposer le propriétaire d'un modèle réduit d'aéronef au risque de subir un traitement arbitraire.

Quels sont les facteurs devant être pris en compte pour déterminer si les renseignements exigés sont clairement visibles? Ces facteurs ne devraient-ils pas être énoncés dans l'*Arrêté* ou dans les dispositions réglementaires subséquentes, à tout le moins d'une façon générale?

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 9 août 2018

Monsieur Richard Roulx
Directeur, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
29^e étage – arrêt postal XM
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

richard.roulx@tc.gc.ca

Monsieur,

N/Réf. : Arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs
(U2017-1)

Je vous renvoie à ma lettre du 7 mars 2018 adressée à M. Tom Oommen, ci-jointe, pour laquelle j'aimerais obtenir une réponse détaillée.

De plus, je note que l'Arrêté d'urgence n° 9 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs a été pris le 31 mai 2018. Ce dernier remplace l'Arrêté d'urgence n° 8, qui avait été approuvé pour un an et devait cesser d'avoir effet le 16 juin 2018. L'Arrêté d'urgence n° 9 a lui-même été approuvé le 11 juin 2018 pour encore un an.

Comme je l'ai indiqué dans ma lettre précédente, le Comité mixte considère que la prise de plusieurs arrêtés d'urgence sur le même sujet est une pratique qui outrepassé le pouvoir conféré par la *Loi sur l'aéronautique*, et l'approbation d'arrêtés d'urgence successifs pour au plus un an outrepassé ce pouvoir à plus forte raison. Je vous saurais donc gré d'expliquer pourquoi, s'il est nécessaire de maintenir les dispositions énoncées dans cette série d'arrêtés d'urgence, des dispositions essentiellement similaires n'ont pas été ajoutées au *Règlement de l'aviation canadien*, comme le prévoit la *Loi*.

Enfin, en plus des autres questions soulevées dans ma lettre précédente, j'ajouterais qu'il manque le mot « than » dans le passage « [...] at a lateral distance of less 250 feet (76 m) from vehicles [...] » au paragraphe 5(4) de la version anglaise de l'Arrêté d'urgence n° 9.

- 2 -



J'attends avec impatience votre réponse. Sachez que le Comité mixte sera saisi de ces arrêtés d'urgence à l'automne, et qu'il serait donc utile d'avoir reçu une réponse détaillée de votre part d'ici là.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

p. j.

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 septembre 2018

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

Monsieur,

Votre dossier : Arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits
d'aéronefs (U2017-1)

La présente fait suite à vos lettres du 7 mars et du 9 août 2018 concernant l'Arrêté d'urgence n° 8 et l'Arrêté d'urgence n° 9 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs adressées à mes prédécesseurs, M. Tom Oommen et M. Richard Roulx. Veuillez accepter nos excuses pour notre réponse tardive.

1. Arrêtés d'urgence successifs

Je tiens tout d'abord à vous informer que je prends note de vos préoccupations au sujet du recours aux arrêtés d'urgence par Transports Canada face aux risques grandissants liés aux modèles réduits d'aéronefs.

La décision de prendre un arrêté d'urgence était fondée sur des circonstances extraordinaires justifiant la prise de mesures immédiates pour parer à un risque appréciable pour la sûreté aérienne et la sécurité du public. À l'époque, le secteur des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS ou drones), qui comprend les utilisateurs de modèles réduits d'aéronefs à des fins récréatives, connaissait une croissance exponentielle et était majoritairement composé de nouveaux utilisateurs inexpérimentés. En moins de deux ans, le nombre d'incidents aéronautiques a connu une hausse de plus de 200 %, et la majorité d'entre eux sont survenus à proximité d'aéroports, de trajectoires de vol et à haute altitude. De plus, Transports Canada a reçu un nombre croissant de lettres de Canadiens faisant part de leurs préoccupations à l'égard de l'utilisation non sécuritaire de ces aéronefs dans leur collectivité.

En raison de la croissance rapide du secteur et des risques posés pour la sûreté aérienne et la sécurité du public, le ministre des Transports a pris un arrêté d'urgence afin d'atténuer immédiatement ces risques. Cet arrêté d'urgence avait pour objectif

- 2 -



d'imposer une série d'exigences interdisant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs dans les régions correspondant directement à l'augmentation des risques pour la sûreté aérienne et la sécurité du public. La prise d'arrêtés d'urgence subséquents était nécessaire pour répondre aux risques constants posés par les utilisateurs de modèles réduits d'aéronefs. Depuis la prise du premier *Arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs* en 2017, il y a eu une diminution de 9 % du nombre d'incidents aéronautiques, malgré la croissance continue de ce secteur.

L'*Arrêté d'urgence* n'était pas, et n'est toujours pas une tentative afin de contourner la volonté du Parlement ou le processus habituel d'élaboration des règlements. Le Ministère avait pour stratégie d'accélérer le processus d'élaboration d'un nouveau règlement visant à assurer la prévisibilité de la réglementation, d'atténuer les risques émergents en matière de sécurité et de permettre l'utilisation responsable et novatrice de cette nouvelle technologie. On s'attendait à ce que l'*Arrêté d'urgence* soit en place à partir de la publication préalable du règlement proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'été 2017, jusqu'à l'entrée en vigueur de ce dernier après sa publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Transports Canada poursuit son travail en vue de terminer ce nouveau règlement le plus rapidement possible. Par suite de la publication préalable du règlement proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juillet 2017, le Ministère a reçu plus de 630 observations écrites. Il tient compte de ces observations et s'emploie à améliorer le règlement qui guidera l'avenir de cette technologie.

Le Ministère a toujours l'intention de publier le nouveau règlement dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2018. Cependant, afin qu'il n'y ait aucune lacune réglementaire par rapport à l'entrée en vigueur du nouveau règlement, le ministre a pris l'*Arrêté d'urgence n° 9* pour continuer à parer aux risques pour la sécurité. L'*Arrêté d'urgence n° 9* a été mis à jour pour donner suite à plusieurs points que vous avez soulevés dans votre lettre de mars dernier.

Les points de vue du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation sont importants pour le Ministère. Vos lettres ont été étudiées en détail et des fonctionnaires du Ministère ont formulé les observations suivantes à l'égard des autres points soulevés.

2. Dates de dépôt des arrêtés d'urgence

Vous trouverez les dates de dépôt à la Chambre des communes et au Sénat des arrêtés d'urgence en question ci-après :

Arrêté d'urgence	Mesure	Date
<i>Arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</i>	Dépôt auprès des greffiers de la Chambre des communes et du Sénat	Le 20 mars 2017

- 3 -



<i>Arrêté d'urgence n° 2 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</i>	Dépôt auprès des greffiers de la Chambre des communes et du Sénat	Le 3 avril 2017
<i>Arrêté d'urgence n° 4 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</i>	Dépôt auprès des greffiers de la Chambre des communes et du Sénat	Le 1 ^{er} mai 2017
<i>Arrêté d'urgence n° 5 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</i>	Dépôt auprès des greffiers de la Chambre des communes et du Sénat	Le 9 mai 2017
<i>Arrêté d'urgence n° 6 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</i>	Dépôt auprès des greffiers de la Chambre des communes et du Sénat	Le 29 mai 2017

3. Définitions de « modèle réduit d'aéronef » et de « véhicule aérien non habité » au paragraphe 1(1)

Le Ministère prend note de votre observation concernant la répétition, au paragraphe 1(1) de l'*Arrêté d'urgence*, de définitions de termes déjà définis au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Il s'agit d'un choix fait délibérément pour les utilisateurs de drones à des fins récréatives détenant peu ou pas de connaissance sur l'aviation, et en particulier sur le RAC. Par conséquent, il a été déterminé que l'inclusion des définitions de « modèle réduit d'aéronef » et de « véhicule aérien non habité » dans les dispositions interprétatives permettrait de transmettre des renseignements clairs et facilement accessibles qui sont essentiels pour comprendre l'application de l'*Arrêté d'urgence*.

4. Alinéa 3(2)b)

Les membres des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) sont répartis dans les 13 régions, ou zones de l'organisation nationale. Les dimensions de chaque zone sont énoncées dans le Manuel des politiques des MAAC. La liste des zones et les détails afférents, y compris les coordonnées des directeurs et les cartes de chacune des zones, peuvent aussi être consultés à titre de référence sur le site Web des MAAC (www.maac.ca).

On entend par « champ d'aviation » un terrain réservé pour le décollage, l'atterrissage et l'entretien des aéronefs. Au sens de la *Loi sur l'aéronautique*, le terme « aérodrome » s'entend de « [t]out terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à la mise en œuvre des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées ». Ces deux expressions peuvent être utilisées de manière interchangeable, mais comme les MAAC emploient l'expression « champ d'aviation » dans leurs communications avec leurs membres et que l'alinéa vise les membres des MAAC, cette expression a été utilisée à l'alinéa 3(2)b) de l'*Arrêté d'urgence*.



5. Alinéa 5(1)d)

Le périmètre de sécurité d'un site d'opération d'urgence de la police ou d'un premier répondant, dont il est question dans l'*Arrêté d'urgence*, peut ou non avoir fait l'objet d'un avis officiel définissant sa délimitation physique. Compte tenu de la nature des situations qui déclenchent la création de ces périmètres, ceux-ci peuvent être établis au pied levé et, selon les circonstances, ils peuvent demeurer en place pendant des durées variables. En l'absence de système officiel de transmission d'avis pour les sites d'opération d'urgence de la police ou d'un premier répondant, on s'attend à ce que les utilisateurs de modèles réduits d'aéronefs ne les utilisent pas au-dessus d'un site ou à l'intérieur d'un périmètre de sécurité établi. Nous sommes conscients qu'il y a des limites à la capacité de communiquer l'emplacement d'un périmètre de sécurité, mais comme les utilisateurs de modèles réduits d'aéronefs doivent les suivre en visibilité directe pendant toute la durée du vol, ils seraient en mesure de distinguer un périmètre de sécurité et donc, d'agir en conséquence.

Cette disposition a pour objet d'interdire l'utilisation délibérée de drones à l'intérieur du périmètre de sécurité d'une opération. De telles situations peuvent entraver le bon fonctionnement d'une opération et entraîner de graves conséquences, comme des collisions avec un autre aéronef ou la nécessité de retarder les opérations de sauvetage jusqu'à ce que le drone ait quitté le périmètre. Par exemple, un hélicoptère médical n'a pas pu décoller à la suite d'une intervention pour un grave accident de la route parce qu'un drone survolait la trajectoire de vol. Il y a aussi eu un certain nombre d'incidents au cours desquels les efforts de lutte contre des feux de forêt ont été retardés parce que des drones non autorisés volaient à proximité.

En ce qui concerne l'utilisation d'un modèle réduit d'aéronef à l'extérieur d'un périmètre de sécurité, l'utilisateur serait tout de même tenu de se conformer aux autres dispositions de l'*Arrêté d'urgence*, en particulier celles qui visent les distances latérales par rapport aux personnes.

6. Alinéa 5(1)e)

L'alinéa 5(1)e) a été inclus par référence à la disposition du RAC qui limite l'utilisation d'un aéronef au-dessus ou à l'intérieur d'un rassemblement de personnes en plein air. Après un examen plus approfondi, le Ministère note l'absence d'une définition claire de cette expression et il réglera ce problème en conséquence dans le prochain règlement.

7. Paragraphes 5(3) et (4)

Le Ministère prend note de vos observations au sujet de la possible redondance des expressions « du public », « un spectateur », « un passant » et « toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef », et il convient que la phrase « toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef » suffit à elle seule pour viser toutes ces personnes.

- 5 -



8. Paragraphe 5(4) et alinéas 5(5)a) et b)

Lors de l'élaboration de l'*Arrêté d'urgence*, on a décidé d'y inclure les unités de mesure impériales pour les distances qui sont habituellement utilisées en aviation. Conscient de l'inexpérience et du manque de connaissance en aviation de la plupart des utilisateurs de modèles réduits d'aéronefs, le Ministère a aussi inclus une version arrondie des conversions en unités métriques par souci de facilité d'utilisation et de clarté. Le Ministère accepte la recommandation d'ajuster les mesures.

9. Article 8

Cette disposition a été ajoutée à l'*Arrêté d'urgence* afin de promouvoir la responsabilisation personnelle dans l'utilisation sécuritaire des modèles réduits d'aéronefs. Reconnaisant le possible degré de subjectivité dans l'interprétation de cette exigence, le Ministère examinera plus avant cette question lors de l'élaboration du futur règlement sur les systèmes d'aéronefs sans pilote.

• Arrêté d'urgence n° 9

Nous reconnaissons qu'il manque le mot « than » dans le passage « [...] at a lateral distance of less 250 feet (76 m) from vehicles [...] » au paragraphe 5(4) de la version anglaise de l'*Arrêté d'urgence no 9*. Nous notons toutefois que la version française est juste.

En terminant, je tiens à vous remercier d'avoir écrit pour nous faire part de vos points de vue. Je tiens aussi à vous donner l'assurance, à vous ainsi qu'aux membres du Comité mixte permanent, que la publication et la mise en œuvre du nouveau règlement sur les UAS demeurent prioritaires pour Transports Canada.

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

Le directeur,

Jimmy Blackenridge
Secrétariat ministériel

Appendix C

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

À/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109



20 February 2020

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: U2018-3, Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2018-4, Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2019-1, Interim Order No. 2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2019-2, Order Approving Interim Order No. 2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers

I have reviewed the above-noted orders prior to placing them before the Joint Committee and would value your advice concerning the following matters.

1. Successive Interim Orders

I note at the outset that the first *Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers* was made on 28 June 2018. Pursuant to subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*, it would have ceased to have effect 14 days after it was made unless approved by the Governor in Council within that period. It was so approved by the Governor in Council on 9 July 2018.

Pursuant to subsection 6.41(3) of the Act, the Minister of Transport shall, as soon as possible after the approval, recommend to the Governor in Council that a regulation having the same effect as the interim order be made. The interim order

- 2 -



ceases to have effect on the earlier of the day when such a regulation is made, or one year after the day on which the interim order was made.

However, no such regulation was made following the approval of the first interim order. Rather, on 10 June 2019, before the expiry of the one-year period, the Minister made *Interim Order No. 2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers*. This order repealed the prior, approved order and replaced it with an order containing identical provisions, save for a minor adjustment in the schedule. Interim Order No. 2 was then approved by the Governor in Council three days later, on 13 June 2019. It will cease to have effect at the latest on 13 June 2020.

The Department is by now well aware of the Committee's view that the making of successive interim orders under section 6.41 of the Act in respect of the same subject matter contravenes the intent of Parliament. As the Joint Chairs wrote in their letter of 9 March 2017 to the Minister in connection the *Order Approving Interim Order No. 4 Respecting Flight Deck Occupants*:

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 a quasi-permanent substitute 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.

This is equally the case where successive 14-day orders are made back-to-back, or where an interim order is made again following the expiry or repeal of an order previously approved by the Governor in Council for up to one year.

The foregoing gives rise to several questions.

1a. Your explanation would be valued as to why Interim Order No. 2 was made, rather than allowing it to expire on 9 July 2019 or addressing its subject matter within the *Canadian Aviation Regulations* prior to that date.

1b. As noted above, subsection 6.41(3) of the Act required that the Minister recommend to the Governor in Council, as soon as possible after the first Interim Order was approved on 9 July 2018, that a regulation having the same effect as the interim order be made. The same obligation became applicable again after Interim Order No. 2 was approved on 13 June 2019. Has the Minister made such a recommendation and, if so, when?

1c. Aside from the answer to question 1b, your advice would be appreciated as to how the Department interprets the obligation under subsection 6.41(3) to recommend to the Governor in Council that a regulation be made. Specifically:

(i) Must the recommendation include a proposed regulation – that is, a fully drafted proposal ready for adoption?

- 3 -



(ii) What does it mean that the recommendation must be done “as soon as possible after the approval?” Given that an approved order ceases to have effect within a year unless a regulation is made within that period, does it not follow that Parliament intended for the recommendation to be made, at the least, within that year?

1d. Finally, does the Department expect that a regulation replacing Interim Order No. 2 will be enacted and come into force by 13 June 2020, the day the order will cease to have effect?

2. Dates of Tabling

The first *Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers*, made on June 28, 2018, is recorded as having been tabled in the Senate on 18 September 2018 and in the House of Commons on 18 July 2018. As neither of the Houses were sitting when the Order was made or in the weeks afterward, the Order was presumably deposited with the Clerks of each House. Could you provide the dates on which the Order was transmitted to each Clerk?

3. Subsection 4(1)

This provision purports to prohibit any person from having “in their possession” a battery-powered hand-held laser within certain designated areas of the country. The most relevant enabling authorities I can locate concerning this prohibition are paragraphs 4.9(m) and (o) of the Act, which authorize the making of regulations respecting

[in reverse order]

(o) the use and operation of any objects that in the opinion of the Minister are likely to be hazardous to aviation safety; [and]

(m) the prohibition of the doing of any other act or thing in respect of which regulations under this Part may be made[.]

These authorities taken together extend as far as the prohibition of “the use or operation” of any object that in the opinion of the Minister is likely to be hazardous to aviation safety. This notably does not include the power to regulate or prohibit the possession of objects, and I would therefore appreciate your identification of the authority relied upon for the making of subsection 4(1) of these orders.

4. Paragraph 4(2)(a)

Subsection 4(1) prohibits any person from having in their possession a battery-powered hand-held laser with a power output rating greater than 1 milliwatt in the

- 4 -



cities of Montréal, Toronto or Vancouver, or their surrounding municipalities, or within a 10-km radius of an airport or heliport. This prohibition is subject to certain exceptions set out in subsection (2), including possession of a laser for “a legitimate reason,” such as for occupational, business, educational or astronomical purposes, as well as, under paragraph (2)(a), where the laser is in a dwelling-house.

The exception relating to dwelling-houses is evidently intended to permit possession of a laser with a power output greater than 1mW for recreational purposes, provided it remains indoors. I note that recreational laser pointers, such as for the amusement of pets, are readily available to the public at an output greater than 1mW.

It seems to me, however, that paragraph 4(2)(a) makes no allowance for how persons are expected to transport laser pointers to and from a place of purchase to a dwelling-house, from one dwelling-house to another. Furthermore, it seems unlikely that doing so would fall under the “legitimate reason” exception in paragraph (b), as that exception is found in a separate provision unrelated to dwelling-houses and is followed by enumerated examples which relate specifically to occupational, business, educational and astronomical purposes.

Assuming that the Department intends for persons to be permitted to transport battery-powered hand-held lasers for recreational purposes to or from a dwelling-house, an amendment is necessary to provide that this may be done.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Shawn Abel', located below the word 'Sincerely'.

Shawn Abel
Counsel

/mn



Transport Canada / Transports Canada

Place de Ville
Ottawa ON K1A 0N8

June 6, 2020

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

Dear Mr. Abel:

Your files: U2018-3, Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2018-4, Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2019-1, Interim Order No.2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers
U2019-2, Order Approving Interim Order No.2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers

I am writing to you in response to the questions raised in your letter dated February 20th, 2020:

1. Successive Interim Orders

1a: Transport Canada (TC) understands the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR)'s views regarding the use of successive interim orders. The *Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers* (the Interim Order) was made by the Minister of Transport with aviation safety and the safety of the public at the forefront.

The *Interim Order No. 2 Respecting Battery-powered Hand-held Lasers* (the second Interim Order) was not an attempt to circumvent the intent of Parliament. The objective was to address a continued risk to aviation safety caused by laser attacks while a permanent solution was being developed.

Over the course of 2018-2020, the Department (TC) was assessing the impact of the overall Laser Attack Strategy (Strategy), including the Interim Order, awareness campaign, enforcement measures and impact on stakeholders. TC also worked with the Department of Justice (DOJ) to develop options to replace the second Interim Order with permanent measures, including a new enforcement approach. In June 2019, stakeholders were consulted on a potential regulatory proposal to address the possession of hand-held lasers.

Received/Reçu

12 June 2020

Regulations/Réglementation

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

RDIMS #16421650



- 2 -



During this same period, TC worked with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and local law enforcement agencies to develop appropriate tools, training and information on the Interim Orders for Peace Officers, and measures to increase deterrence, such as a public education and awareness campaign. TC also worked with NAV Canada to find ways to improve procedures once an aircraft reports a laser attack. Additionally, TC partnered with the Canadian Crime Stoppers Association to develop promotional materials to raise awareness about the dangers of laser attacks.

The two Interim Orders were made to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public. This is consistent with the enabling authority under subsection 6.41(1) of the *Aeronautics Act* (Act). In Canada, there were 1,965 laser attacks reported to TC and published in the Civil Aviation Daily Occurrence Reporting System (CADORS) between January 2015 and the end of December 2019. There were 590 laser attacks reported in 2015; 527 attacks in 2016; 379 attacks in 2017; 211 attacks in 2018 and 258 attacks in 2019. In early 2020 (January – April 2020) 74 laser attacks were reported.

1b: The Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, made the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Lasers)* on May 30, 2020.

1c (i): From an operational perspective, a recommendation to make regulations would typically include a fully developed regulatory proposal, in this case, to address the significant risk to aviation safety or the safety of the public.

(ii): Any recommendation to make a regulation should be made within a year from the Governor in Council's approval. In this case, TC wanted to avoid a period where there would be no prohibition on the possession of lasers around a 10km radius around airports and heliports across Canada. At first, TC envisioned that a regulation would immediately follow the first Interim Order, however, it was determined that a period of gathering statistics, data and analysis and further consultation with the aviation industry and other federal departments was required.

1d: The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Lasers)* were made on May 30, 2020, and came into force upon publication in the *Canada Gazette*, Part II on June 10, 2020.

2. Dates of Tabling

TC's Parliamentary Affairs Directorate has indicated that the *Interim Order Respecting Battery-powered Hand-held Lasers* was transmitted simultaneously to both Houses of Parliament immediately following the making of the Interim Order. The differing dates recorded by the Clerk of the Senate and the Clerk of the House of Commons is due to summer adjournment and differences in tabling procedures between the two Chambers of Parliament during that time.



3. Subsection 4(1)

In 2018, TC designed the Interim Order to achieve TC's safety objectives. The Interim Order prohibits, with some exceptions, the possession of hand-held lasers over 1 milliwatt in all public places within 10km radius of an airport or heliport and the municipalities of Montreal, Toronto and Vancouver regions.

TC takes the position that the Interim Orders are a lawful exercise of the authority conferred on the Minister of Transport pursuant to both sections 4.9 and 6.41 of the Act.

The Minister made the Interim Orders to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public, as noted above in the response to 1(a). As required under section 6.41 of the Act, the provisions included in the Interim Orders could be contained in a regulation made pursuant to section 4.9 of the Act. The regulation making power under section 4.9 is broad and is not limited to the list contained in paragraphs 4.9 (a) to (w). The *chapeau* of section 4.9 provides that the Governor in Council may make regulations "***respecting aeronautics and, without restricting the generality of the foregoing (...)***". TC takes the position that the provisions contained in the Interim Orders are authorized under the *chapeau* of section 4.9 and also by relying on paragraphs 4.9(m) which allows the making of regulation respecting "*the prohibition of the doing of any other act or thing in respect of which regulations under this Part may be made.*"

A broad carve-out was included in both Interim Orders to ensure individuals with a legitimate reason to be in possession of a hand-held laser, or if possessing within a dwelling house, were not wrongly penalized. It was deemed essential to proceed with prohibiting the possession of hand-held lasers given the danger to aviation safety. This danger has been repeatedly raised by Canada's aviation industry and the International Civil Aviation Organization.

4. Paragraph 4(2)(a)

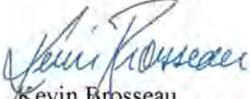
The SJCSR raised a valid point which was considered during the development of a permanent regulation. The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Lasers)* include an exception for transportation of hand-held lasers between place of purchase and a dwelling house, and transportation between dwelling houses.

- 4 -



I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,


Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security

Annexe C

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 février 2020

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.: U2018-3, Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles
U2018-4, Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles
U2019-1, Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers portatifs à piles
U2019-2, Décret approuvant l'Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers
portatifs à piles

J'ai passé en revue les arrêtés mentionnés en objet avant d'en saisir le Comité mixte et j'aimerais avoir votre avis sur les points suivants.

1. Série d'arrêtés d'urgence

J'ai constaté dès le départ que le premier *Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles* a été pris le 28 juin 2018. Conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, l'arrêté d'urgence cesse d'avoir effet dans les 14 jours suivant sa prise sauf si le gouverneur en conseil l'approuve entre-temps. Celui-ci l'a approuvé le 9 juillet 2018.

Conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi*, le ministre de Transports, dès que possible après l'approbation, recommande au gouverneur en conseil de prendre un règlement ayant le même effet que l'arrêté. L'arrêté d'urgence cesse d'avoir effet à l'entrée en vigueur du règlement ou un an après avoir été pris, selon la première éventualité.

- 2 -



Aucun règlement n'a toutefois été pris après l'approbation du premier arrêté d'urgence. Le ministre a plutôt pris, le 10 juin 2019, avant la fin de la période d'un an, l'*Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers portatifs à piles*. Cet arrêté a abrogé le premier arrêté approuvé et l'a remplacé par un arrêté d'urgence contenant des dispositions identiques, exception faite d'un changement mineur à l'annexe. Le gouverneur en conseil l'a adopté trois jours plus tard, le 13 juin 2019. L'*Arrêté d'urgence n° 2* cessera d'avoir effet au plus tard le 13 juin 2020.

Le Ministère est déjà bien au courant que, de l'avis du Comité, l'adoption d'une série d'arrêtés d'urgence successifs sur une même question pris au titre de l'article 6.41 de la *Loi* va à l'encontre de l'intention du Parlement. Les coprésidents du Comité l'ont indiqué dans leur missive du 9 mars 2017 qu'ils ont adressée au ministre au sujet de l'*Arrêté d'urgence n° 4 visant les occupants du poste de pilotage* :

Les arrêtés d'urgence sont clairement conçus pour permettre au ministre de faire face rapidement et provisoirement à une situation imprévue ayant donné lieu 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.

Il en va de même pour les arrêtés valides pour 14 jours pris successivement, ou pour les arrêtés d'urgence pris à l'expiration ou à l'abrogation d'un arrêté valide approuvé par le gouverneur en conseil pour une période maximale d'un an.

Cette analyse soulève plusieurs questions.

1a. Je vous saurais gré d'expliquer pourquoi l'*Arrêté d'urgence n° 2* a été pris, au lieu de laisser expirer le premier le 9 juillet 2019 ou encore de régler la question par la modification du *Règlement de l'aviation canadien* avant cette date.

1b. Comme il a été noté, le paragraphe 6.41(3) de la *Loi* exigeait que le ministre recommande au gouverneur en conseil de prendre un règlement ayant le même effet que le premier arrêté d'urgence aussitôt que possible après l'approbation de celui-ci, soit le 9 juillet 2018. La même obligation s'appliquait aussi pour l'*Arrêté d'urgence n° 2* qui a été approuvé le 13 juin 2019. Le ministre a-t-il formulé une telle recommandation et, dans l'affirmative, à quelle date?

1c. Outre la réponse à la question au point 1b, j'aimerais savoir comment le Ministère interprète l'obligation énoncée au paragraphe 6.41(3), à savoir de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un règlement. En termes plus précis :

- 3 -



(i) La recommandation doit-elle comporter un projet de règlement entièrement rédigé et prêt à adopter?

(ii) Que signifie l'exigence que la recommandation soit faite « [d]ès que possible après l'approbation »? Puisqu'un arrêté approuvé cesse d'avoir effet après un an à moins qu'un règlement soit pris entre-temps, ne s'ensuit-il pas que l'intention du Parlement était que la recommandation soit faite au moins durant cette année-là?

1d. Enfin, le Ministère s'attend-il à ce que le règlement remplaçant l'*Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers portatifs à piles* soit pris et prenne effet d'ici le 13 juin 2020, date à laquelle l'arrêté n'aura plus effet?

2. Dates de dépôt

Les documents officiels indiquent que le premier *Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles*, pris le 28 juin 2018, a été déposé au Sénat le 18 juin 2018 et à la Chambre des communes le 18 juillet 2018. Comme aucune Chambre ne siégeait à ces dates ou les semaines suivantes, l'arrêté a vraisemblablement été remis au greffier respectif des Chambres. Pouvez-vous nous indiquer à quelles dates l'arrêté a été remis à chaque greffier?

3. Paragraphe 4(1)

La disposition vise à interdire à toute personne d'avoir « en sa possession » un laser portatif à piles dans certaines zones désignées au Canada. Selon mes recherches, les dispositions habilitantes les plus pertinentes pour cette interdiction sont les alinéas 4.9m) et o) de la *Loi*, qui autorisent la prise de règlement en ce qui concerne :

[en ordre inverse]

(o) l'utilisation de tout objet susceptible, selon le ministre, de constituer un danger pour la sécurité aéronautique;

(m) l'interdiction de tout autre acte ou chose qui peut être visée par un règlement d'application de la présente partie[.]

Les dispositions habilitantes, ensemble, vont jusqu'à interdire « l'utilisation » de tout objet susceptible, selon le ministre, de constituer un danger pour la sécurité aéronautique. En revanche, elles ne confèrent pas le pouvoir de réglementer ou d'interdire la possession d'objets. Je vous saurais donc gré de m'indiquer les dispositions habilitantes sur lesquelles repose le paragraphe 4(1) des arrêtés.

- 4 -



4. Alinéa 4(2)(a)

Le paragraphe 4(1) interdit à toute personne d'avoir « en sa possession » un laser portatif à piles dont la puissance nominale de sortie est supérieure à un milliwatt dans les villes de Montréal, de Toronto et de Vancouver, ou dans les municipalités avoisinantes, ni dans un rayon de 10 km d'un aéroport ou d'un hélicoptère. Certaines dérogations sont énoncées au paragraphe 4(2), notamment la possession d'un laser portatif pour « une raison légitime » comme des fins professionnelles, commerciales, pédagogiques ou pour l'astronomie, ainsi qu'à l'alinéa 4(2)a), à savoir son entreposage dans une maison d'habitation.

L'exception faite pour les maisons d'habitation a manifestement pour but d'autoriser la possession d'un laser dont la puissance nominale de sortie est supérieure à un milliwatt pour des activités récréatives à condition qu'elles se déroulent à l'intérieur. Fait à noter, le public peut déjà se procurer des lasers portatifs récréatifs, comme ceux pour jouer avec des animaux de compagnie, dont la puissance est supérieure à un milliwatt.

Il semble cependant que l'alinéa 4(2)a) ne tienne pas compte du moyen que les personnes emploieront pour transporter les lasers portatifs du point de vente à la maison d'habitation ou encore entre deux maisons d'habitation. Qui plus est, il semble improbable qu'un tel transport soit visé par l'exception pour « raison légitime » énoncée à l'alinéa b), car l'exception se trouve dans une disposition distincte sans lien avec les maisons d'habitation et est suivie d'une liste d'exemples liés à des fins professionnelles, commerciales ou pédagogiques ou encore à l'astronomie.

Si on suppose que l'intention du Ministère est d'autoriser les personnes à transporter des lasers portatifs à piles utilisées à des fins récréatives à destination ou en provenance d'une maison d'habitation, une modification est requise pour en faire état.

Dans l'attente de recevoir vos observations, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

RDIMS #16421650

Le 6 juin 2020

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

Monsieur,

V/Réf.: U2018-3, Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles
U2018-4, Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles
U2019-1, Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers portatifs à piles
U2019-2, Décret approuvant l'Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers
portatifs à piles

Par la présente, je réponds aux questions soulevées dans votre lettre du 20 février 2020.

1. Série d'arrêtés d'urgence

1a : Transports Canada comprend le point de vue du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité mixte) sur la prise d'arrêtés d'urgence successifs. Le ministre des Transports a pris l'*Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles* (l'arrêté d'urgence) avant tout pour la sécurité aérienne et la protection de la population.

L'*Arrêté d'urgence n° 2 visant les lasers portatifs à piles* (le deuxième arrêté d'urgence) n'a pas été pris dans l'idée de se soustraire à l'intention du Parlement. Il était plutôt censé pallier un risque permanent à la sécurité aérienne posé par les attaques au laser, pendant qu'une solution était élaborée permanente.

Au cours de la période 2018-2020, Transports Canada (le Ministère) a évalué les effets de sa stratégie globale en matière d'attaques au laser (la Stratégie), qui se compose de l'arrêté d'urgence, d'une campagne de sensibilisation, des mesures d'application et du volet sur les conséquences pour les parties concernées. Avec la collaboration du ministère de la Justice, le Ministère a élaboré diverses mesures

- 2 -



permanentes qui remplaceraient le deuxième arrêté d'urgence, dont une nouvelle méthode d'application. En juin 2019, il a consulté les parties concernées au sujet d'un projet de réglementation sur la possession d'un laser portatif à piles.

Au cours de la même période, le Ministère a travaillé de concert avec la GRC et les forces de l'ordre régionales pour créer les outils, la formation et les renseignements sur les arrêtés d'urgence adaptés aux policiers ainsi que des mesures de dissuasion, comme l'information de la population et une campagne de sensibilisation. Il s'est par ailleurs concerté avec NAV CANADA pour améliorer la procédure en cas de signalement par un aéronef d'une attaque au laser. En outre, le Ministère s'est associé à l'Association canadienne d'échec au crime pour mettre au point des outils de promotion qui serviront à sensibiliser les gens aux dangers des attaques au laser.

Le Ministère a pris les deux arrêtés d'urgence en vue de pallier un risque considérable, direct ou indirect, pour la sécurité aérienne et la protection de la population, ce qui est conforme à la disposition habilitante de la *Loi sur l'aéronautique*, prévue au paragraphe 6.41(1). Au Canada, 1 965 attaques au laser ont été signalées au Ministère et consignées dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile de janvier 2015 jusqu'à la fin décembre 2019; 590 ont été signalées en 2015, 527 en 2016, 379 en 2017, 211 en 2018 et 258 en 2019. Au cours des quatre premiers mois de 2020, on a recensé 74 attaques au laser.

1b : Le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, a pris le *Règlement modifiant le règlement de l'aviation canadienne (lasers)* le 30 mai 2020.

1c (i) : D'un point de vue opérationnel, une recommandation visant à prendre règlement renferme normalement un projet de règlement près à adopter qui, dans ce cas-ci, a pour but de contrer le risque considérable pour la sécurité aérienne et la protection de la population.

(ii) : La recommandation d'une prise de règlement doit être formulée dans l'année suivant l'approbation du gouverneur en conseil. Dans le cas qui nous occupe, le Ministère souhaitait éviter une période durant laquelle il ne serait pas interdit de posséder des lasers dans un rayon de 10 km d'un aéroport ou d'un héliport au Canada. Il prévoyait au départ qu'un règlement serait pris immédiatement après le premier arrêté d'urgence. Il a cependant conclu qu'une période de collecte de statistiques, de données et d'analyses et que des consultations plus poussées avec le milieu de l'aviation et les autres ministères fédéraux étaient requises.

1d : Le *Règlement modifiant le règlement de l'aviation canadienne (lasers)* a été pris le 30 mai 2020 et a pris effet à sa publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 10 juin 2020.



2. Dates de dépôt

La Direction des affaires parlementaires de Transports Canada a affirmé que l'Arrêté d'urgence visant les lasers portatifs à piles a été transmis en même temps aux deux Chambres tout de suite après avoir été pris. La divergence des dates consignées aux dossiers par le greffier du Sénat et le greffier de la Chambre des communes tient à l'ajournement d'été et aux différences entre les procédures de dépôt des deux Chambres à ce moment.

3. Paragraphe 4(1)

En 2018, Transports Canada a conçu l'arrêté d'urgence en fonction de ses objectifs en matière de sécurité. En effet, l'arrêté d'urgence interdit, sauf certaines exceptions, la possession de lasers portatifs à piles d'une puissance supérieure à un milliwatt dans tous les lieux publics à l'intérieur d'un rayon de 10 km d'un aéroport ou d'un héliport, ainsi que dans les municipalités des régions de Montréal, Toronto et Vancouver.

De l'avis du Ministère, les arrêtés d'urgence découlent de l'exercice légitime du pouvoir conféré au ministre des Transports conformément aux articles 4.9 et 6.41 de la *Loi*.

Le ministre a pris les arrêtés d'urgence afin de contrer un risque considérable, direct ou indirect, pour la sécurité aérienne et la protection de la population, comme il est indiqué dans la réponse au point 1a. Selon l'article 6.41 de la *Loi*, les arrêtés d'urgence peuvent comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de l'article 4.9. Le pouvoir de prendre règlement conféré par l'article 4.9 est étendu et ne se limite pas à l'énumération aux alinéas a) à w) de l'article. La disposition liminaire de cet article établit que le gouverneur en conseil peut prendre « **des règlements sur l'aéronautique et notamment en ce qui concerne [...]** ». De l'avis du Ministère, les dispositions des arrêtés d'urgence sont autorisées aux termes de la disposition liminaire de l'article 4.9, en plus de se fonder sur l'alinéa 4.9m), qui autorise la prise d'un règlement sur « *l'interdiction de tout autre acte ou chose qui peut être visée par un règlement d'application de la présente partie* ».

Les arrêtés d'urgence comprennent une exclusion large afin que les personnes ayant une raison légitime de posséder un laser portatif ou d'en posséder un dans une maison d'habitation ne soient pas sanctionnées à tort. Il est jugé indispensable d'interdire la possession de lasers portatifs compte tenu du danger qu'ils présentent pour la sécurité aérienne. Ce danger a été évoqué à maintes reprises par le milieu de l'aviation au Canada et l'Organisation de l'aviation civile internationale.

- 4 -



4. Alinéa 4(2)a)

Le Comité mixte soulève un point valable qui a été étudié lors de l'élaboration d'un règlement permanent. Le *Règlement modifiant le règlement de l'aviation canadienne (lasers)* comprend une exception pour le transport de lasers portatif entre le point de vente et la maison d'habitation et entre deux maisons d'habitation.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Sécurité et sûreté

Appendix D

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
FAX 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION



À/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
TÉLÉCOPIEUR 943-2109

2 April 2020

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: Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to
Canada due to COVID-19, Nos. 1-3 (U2020-2)

I have reviewed the above-mentioned interim orders prior to placing them before the Joint Committee and would appreciate your advice concerning the following matters.

I note that interim orders nos. 1-2 have been repealed, and my questions therefore relate to Order No. 3. Should this Order shortly cease to have effect or be replaced, consider my comments to apply, *mutatis mutandis*, to the instrument that substantially carries on the same effects. Given the urgent and interim nature of these orders, I hope that the matters discussed below may be addressed within a relatively short time period.

1. Sections 6 to 8 and 10

Section 6 requires a foreign national to provide the confirmation specified in that provision, while section 8 prohibits a foreign national from knowingly making a false or misleading confirmation under section 6. In contrast, section 10 does not actually require a person boarding a plane to answer the questions specified as part of the “health check” under that section, nor is the person boarding actually

- 2 -



prohibited from providing a false or misleading confirmation. Oddly, subsection 10(3) requires an air carrier to advise every person not to provide answers in a false or misleading way, even though this is not prohibited.

The approach taken in sections 6 to 8 and in section 10 appears inconsistent, and I would appreciate your explanation as to why provisions were not included in section 10 to require that every person answer the “health check” questions and to prohibit that person from providing answers they know to be false or misleading.

Moreover, on what basis does subsection 10(3) require an air carrier to advise persons not to provide false or misleading answers, when this is not actually prohibited under the Order?

2. Section 7 and subsection 12(d), French version

While the English version of these provisions refers to a “competent adult,” the French version is inconsistent, in that it refers to an “adulte compétent” in section 7 and an “adulte capable” in subsection 12(d). A consistent formulation should be used in the French version of both provisions.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Abel', is positioned above the typed name.

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



Received April 6, 2020

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

Your file: Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, Nos. 1-3 (U2020-2)

Dear Mr. Abel:

This is in response to your letter dated April 2, 2020, regarding the Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, in particular with respect to Order No. 3. The issues you raised will be addressed in the subsequent Interim Order that will be made by the Minister in the coming days.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
FAX 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

A/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
TÉLÉCOPIEUR 943-2109



4 May 2020

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: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6 (U2020-2)

I have reviewed the above-noted Order prior to placing it before the Joint Committee and would draw the following matters to your attention. Incidentally, I have taken note that Interim Order No. 4 in this series addressed matters raised in my letter of 2 April 2020 concerning Order No. 3.

Under the present circumstances, should it prove more expedient to address these matters as part of a further interim order in this series, it is not necessary to respond to this letter. Where a matter cannot or will not be addressed by changes to the order, a reply shall be appreciated.

1a. Subsection 14(3)

This provision describes the term “face mask” for the purposes of this Order, which includes that the mask or face covering “is large enough to completely and comfortably cover a person’s nose and mouth without gaping” (emphasis added).

Is it truly intended that a face mask must be comfortable for the purposes of this Order? As a consequence, a mask that is not comfortable does not meet the

- 2 -



requirements of this provision and, it follows, a person wearing an uncomfortable mask would be in contravention of numerous provisions of this Order.

If it is merely desired that individuals be encouraged to wear face masks that are comfortable for the duration of a flight, this ought to be done by way of an administrative notice or bulletin, rather than by inclusion of a legal requirement in this Order.

1b. Subsection 14(3)

As in the above item, is it truly intended that a face mask must be “secured to a person’s head with ties or ear loops”? As it is possible to secure a face covering without ties or loops, I wonder whether it is intended that only those methods of securing a face mask to a person’s head are permitted.

In addition, I would question whether the term “ear loops” in the English version and “boucles latérales” in the French version are to the same effect.

2. Paragraph 15(b)

The English and French versions of this provision are discrepant, in that a person must wear a face mask when they are “2m or less” from another person in the English version, or when they are “more than 2m” (“à une distance supérieure à deux mètres”) from another person in the French. While the practical difference is minor, it would be preferable to use a consistent description in both versions.

3. Schedule to the Order

I notice that section 22 of the Order, which imposes a duty on a private operator or air carrier to record certain incidents and report to the Minister, is not designated under the schedule as a provision the contravention of which may be dealt with by way of an administrative fine. If this was intentional, could you provide the reason section 22 was not designated?

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

Received 11 May 2020



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

Your files: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 3 (U2020-3) and Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6 (U2020-2)

Dear Mr. Abel:

This is in response to your letters dated May 4, 2020, regarding the Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 3 (U2020-3) and Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6 (U2020-2). All points mentioned in the letter U2020-2 and the first five points and last point raised in the letter U2020-3 will be addressed in the subsequent Interim Orders that will be made by the Minister in the coming days.

The following is a response to the remainder of the point raised in letter U2020-3:

6. Subsection 18(3)

This provision was added to put the onus on the passenger to meet the requirement described in subsection 18(1) stating that the screening authority is required to advise a person to wear a face mask. Subsection 18(2) is specific to non-passengers; therefore, subsections 18(2) and (3) are not interchangeable.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
FAX 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION



À/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
TÉLÉCOPIEUR 943-2109

22 May 2020

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: Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, Nos. 1 to 7 (U2020-2)
Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, Nos. 1 to 4 (U2020-3)

I have examined the tabling and publication of the above-noted interim orders and I would draw your attention to the following matters.

1. Tabling

Subsection 6.41(5) of the *Aeronautics Act* requires that each interim order be tabled within each House of Parliament within 15 days after it is made. Interim orders nos. 1-3 concerning flights to Canada, made on 17 March, 20 March, and 24 March 2020, respectively, were not tabled in the House of Commons and the Senate until 11 April 2020. These orders were thus tabled some three to ten days beyond the required time frame.

I note, however, that all subsequent interim orders made in March and April in relation to COVID-19 were tabled, or deposited with the relevant Clerk of the House, within the required time frame. I appreciate that the current pandemic situation may have caused unusual complications or delays in adhering to these

- 2 -



statutory duties. Provided that forthcoming interim orders will continue to be tabled within the required time frame, no further remedy seems to be necessary.

2. Publication

Subsection 6.41(4) of the *Aeronautics Act* requires that each interim order made under the Act be published in the *Canada Gazette* within 23 days after the day on which the order is made.

The first interim order relating to COVID-19 was made by the Minister on 17 March 2020. Numerous interim orders have been made since that time. Unless I am mistaken, none of these interim orders have ever been published in the *Canada Gazette*. If correct, this seems quite astonishing, and your explanation would be appreciated as to why this has not been done.

I would urge you to ensure that all interim orders made in relation to COVID-19 are published in the *Canada Gazette* as soon as possible. Your commitment that recent and future orders will be published within the required time frame would also be valued.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Abel', located below the 'Sincerely,' text.

Shawn Abel
Counsel

/mn

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
FAX 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION



À/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
TÉLÉCOPIEUR 943-2109

28 May 2020

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: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to
Canada due to COVID-19, No. 8 (U2020-2)
Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in
Canada due to COVID-19, No. 5 (U2020-3)

I have reviewed the above-listed orders prior to placing them before the Joint Committee. I would draw your attention to the following matters.

1. Section 24, Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 8, English version

Section 24 of the English version of Order No. 8 erroneously seeks to repeal Order No. 6 in the same series. The French version of section 24 correctly seeks to repeal Order No. 7.

Although there may be some question of whether Order No. 7 was effectively repealed by section 24 of Order No. 8, the former order expired in any event two days later, on 15 May 2020, pursuant to subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*. Fortunately, the content of Orders Nos. 7 and 8 are identical, and thus any potential overlap is unlikely to lead to meaningful confusion. In other circumstances, the potential consequences may have been considerably more serious.

- 2 -



2. Section 22, *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 5*

This provision, which seeks to repeal Order No. 4 in this series, incorrectly states that Order No. 4 was made on 17 April 2020, being the date that Order No. 3 was made. Order No. 4 was made on 30 April 2020. While this error exists in both linguistic versions, it is unlikely to be consequential, given that the correct title of the order to be repealed is given.

Given the foregoing, I trust you will agree that provisions repealing predecessor interim orders should be carefully proof-read prior to enactment, even where the content of the order is otherwise being duplicated from one order to the next.

3. Subsection 18(3), *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 5*

My letter of 4 May 2020 concerning Order No. 3 in this series pointed out that this provision unnecessarily states that a person must wear a face mask if advised to so under subsection (2). Mr. Kevin Brosseau's reply, received on 11 May 2020, suggests that this provision "was added to put the onus on the passenger to meet the requirement described in subsection 18(1)... Subsection 18(2) is specific to non-passengers; therefore, subsections 18(2) and (3) are not interchangeable."

Respectfully, this response seems to miss the point of my concern. I raised no objection in relation to subsection 18(1). Subsection 18(3) validly imposes a duty to obey instructions given under subsection 18(1) to wear a face mask at all times during screening. This is because subsection 18(1) applies to a screening authority, rather than the person being given the instruction. Therefore, subsection 18(3) completes this scheme by also placing an obligation on the person subject to the instruction to wear a face mask.

Subsection 18(2), however, applies directly to a person screened at a non-passenger screening checkpoint. This provision states that "a person who is screened... must wear a face mask if advised to do so by a screening officer" (emphasis added). The duty to comply is already established in subsection 18(2) itself. Thus, it is wholly unnecessary for subsection 18(3) to state that "a person who has been advised to wear a face mask under subsection (1) or (2) must do so" (emphasis added).

It therefore still follows that the words "or (2)" should be removed from this provision, or its successor provision in a replacement order.

- 3 -



Under the present circumstances, should it prove more expedient to address these matters as part of a further interim order in this series, it is not necessary to respond to this letter. Where an item cannot or will not be addressed, a reply shall be appreciated.

Sincerely,

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

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



Received/Reçu

1 June 2020

Regulations/Réglementation

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

Your files: Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, Nos. 1-7 (U2020-2) and Interim Order(s) to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, Nos. 1-4 (U2020-3)

Dear Mr. Abel:

This is in response to your letter dated May 22, 2020, regarding the *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, Nos. 1-7 (U2020-2)* and *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, Nos. 1-4 (U2020-3)*.

The following is a response to the point raised under 2. Publication:

2. Publication

Transport Canada is aware of the *Canada Gazette* publication requirements under section 6.41(4) of the *Aeronautics Act*, but was not able to initially meet the prescribed timelines due to the exceptional and rapidly evolving situation. The situation required frequent engagement with the Public Health Agency of Canada, and other federal partners responsible for leading Canada's response to COVID-19, along with daily consultations with industry stakeholders to ensure that concerns were addressed to the extent possible. Transport Canada has been committed to transparency throughout the process. This included the publication and updating of guidance material for stakeholders, and the publication of communication material to ensure the traveling public was informed.

The rapidly evolving situation, combined with the need to repeal and replace the Interim Orders every 14 days, meant that Transport Canada's initial focus was on "getting it right" from an implementation and legal perspective. Since the beginning of the pandemic, resources have been entirely devoted to the preparation of these instruments and their amendments, which has led to delays in Transport Canada's ability to publish the orders. As you mentioned, tabling has now been completed.



With respect to publishing the instruments in Canada Gazette, the department submitted a formal request to the Privy Council Office on April 28, 2020, to publish in a special edition of Canada Gazette. Officials from Canada Gazette responded on May 4, 2020, and requested a number of revisions, both for the current and repealed orders. These changes had to be coordinated with additional amendments to the orders that were happening simultaneously, further complicating the publication process. While Transport Canada continues to amend the Interim Orders to address ongoing COVID-19 response measures, I am happy to report that we are presently discussing with officials from the Canada Gazette regarding the future publication of the Orders.

Yours sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads "Kevin Brosseau". The signature is fluid and cursive.

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

Annexe D

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 2 avril 2020

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.: Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 3] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)

J'ai examiné les arrêtés d'urgence susmentionnés avant d'en saisir le Comité mixte et je vous saurais gré de me donner votre avis sur les questions suivantes.

Je constate que les arrêtés d'urgence n^{os} 1 et 2 ont été abrogés, alors mes questions portent donc sur l'Arrêté d'urgence n^o 3. Si celui-ci cesse d'avoir effet ou est remplacé sous peu, considérez que mes commentaires s'appliquent *mutatis mutandis* à l'instrument ayant sensiblement les mêmes effets. Compte tenu de la nature urgente et provisoire de ces arrêtés d'urgence, j'espère que les questions soulevées ci-après pourront être réglées dans un délai relativement court.

1. Articles 6 à 8 et 10

L'article 6 oblige l'étranger à fournir la confirmation précisée dans cette disposition, tandis que l'article 8 interdit à l'étranger de fournir la confirmation visée à l'article 6 d'une manière qu'il sait fautive ou trompeuse. En revanche, l'article 10 n'oblige pas expressément la personne embarquant à bord d'un aéronef à répondre aux questions faisant partie de la « vérification de santé » prévue par cette disposition, pas plus qu'il ne lui interdit de fournir une confirmation fautive ou trompeuse. Curieusement, le paragraphe 10(3) oblige le transporteur aérien à aviser la personne de ne pas fournir de réponses d'une manière fautive ou trompeuse, même si cela n'est pas interdit.

- 2 -



L'approche adoptée aux articles 6 à 8 et à l'article 10 semble incohérente, et je vous saurais gré de m'expliquer pourquoi on n'a pas inclus de dispositions à l'article 10 pour obliger la personne embarquant à bord d'un aéronef à répondre aux questions de la « vérification de santé » et lui interdire de fournir des réponses d'une manière qu'elle sait fausse ou trompeuse.

Qui plus est, sur quels critères se fonde-t-on pour que le paragraphe 10(3) oblige le transporteur aérien à aviser la personne de ne pas fournir de réponses fausses ou trompeuses, alors qu'en fait, cela n'est pas interdit au titre de l'Arrêté d'urgence?

2. Article 7 et alinéa 12d), version française

La version anglaise de ces dispositions fait référence à un « competent adult », tandis que la version française fait référence à un « adulte compétent » à l'article 7, et à un « adulte capable » à l'alinéa 12d). Il y aurait lieu d'utiliser une formulation uniforme dans la version française des deux dispositions.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION



Reçu le 6 avril 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 3] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)

La présente fait suite à votre lettre du 2 avril 2020 concernant les Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 3] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19, et en particulier en ce qui concerne l'Arrêté d'urgence n^o 3. Les questions que vous avez soulevées seront réglées dans le prochain arrêté d'urgence qui sera pris par le ministre dans les prochains jours.

Dans l'espoir que cette réponse saura satisfaire le Comité, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 4 mai 2020

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.: Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)

J'ai examiné l'Arrêté d'urgence susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je voudrais attirer votre attention sur les questions suivantes. Au fait, j'ai pris note que l'Arrêté d'urgence n° 4 de cette série répond aux questions soulevées dans ma lettre du 2 avril 2020 concernant l'Arrêté d'urgence n° 3.

Dans les circonstances actuelles, s'il s'avère plus opportun de répondre à ces questions dans le cadre d'un autre arrêté d'urgence pris dans la présente série, il n'est pas nécessaire de répondre à la présente lettre. Pour toute question qui ne peut pas être réglée ou ne le sera pas par la modification de l'Arrêté d'urgence, je vous saurais gré de m'envoyer une réponse.

1a. Paragraphe 14(3)

Cette disposition définit le terme « masque » pour l'application du présent arrêté d'urgence, et indique entre autres que ce terme s'entend de tout masque non médical et de tout article destiné à couvrir le visage « dont la taille est suffisante pour couvrir complètement et confortablement le nez et la bouche sans laisser un espace » (c'est nous qui soulignons).

Est-ce véritablement l'intention qu'un masque doit être confortable pour l'application du présent arrêté d'urgence? Par conséquent, un masque qui n'est pas confortable ne satisfait pas aux exigences de cette disposition, et il s'ensuit qu'une personne portant un masque non confortable contreviendrait à de nombreuses dispositions de l'Arrêté d'urgence.

- 2 -



Si l'on souhaite simplement encourager les personnes à porter un masque confortable pour la durée d'un vol, il faut le faire par un avis ou un bulletin administratif, et non par l'inclusion d'une exigence légale dans l'Arrêté d'urgence.

1b. Paragraphe 14(3)

Comme dans le point susmentionné, est-ce véritablement l'intention qu'un masque doit pouvoir « être attaché à la tête avec des attaches ou des boucles latérales »? Comme il est possible d'attacher un masque sans attaches ou boucles latérales, je me demande s'il est prévu que seules ces méthodes pour attacher un masque à la tête sont permises.

En outre, je me demande si les expressions « ear loops » dans la version anglaise et « boucles latérales » dans la version française ont le même effet.

2. Alinéa 15b)

Les versions anglaise et française de cette disposition ne concordent pas, car la version anglaise prévoit que la personne doit porter un masque lorsqu'elle se trouve à deux mètres ou moins (« 2 m or less ») de toute personne, tandis que la version française prévoit que la personne doit porter un masque lorsqu'elle ne peut être « à une distance supérieure à deux mètres » de toute personne. La différence en pratique est certes mineure, mais il serait préférable d'utiliser une description uniforme dans les deux versions.

3. Annexe de l'Arrêté d'urgence

Je remarque que l'article 22 de l'Arrêté d'urgence, qui impose à l'exploitant privé ou au transporteur aérien l'obligation de consigner certains incidents dans un dossier et d'en faire rapport au ministre, n'est pas désigné à l'annexe comme texte dont la contravention peut donner lieu à une amende administrative. Si cela était intentionnel, pourriez-vous m'expliquer pourquoi l'article 22 n'a pas été désigné?

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION

Reçu le 11 mai 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3) et Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)

La présente fait suite à vos lettres du 4 mai 2020 concernant l'Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3) et l'Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2). Tous les points soulevés dans votre lettre au sujet du dossier U2020-2 ainsi que les cinq premiers points et le dernier point soulevés au sujet du dossier U2020-3 seront réglés dans les prochains arrêtés d'urgence qui seront pris par le ministre dans les prochains jours.

Vous trouverez ci-dessous la réponse au dernier point soulevé dans votre lettre au sujet du dossier U2020-3.

6. Paragraphe 18(3)

Cette disposition a été ajoutée pour imposer au passager l'obligation de satisfaire à l'exigence prévue au paragraphe 18(1) prévoyant que l'administration de contrôle est tenue d'aviser la personne qui fait l'objet d'un contrôle que celle-ci doit porter un masque. Le paragraphe 18(2) s'applique précisément aux non-passagers, donc les paragraphes 18(2) et (3) ne sont pas interchangeables.

Dans l'espoir que cette réponse saura satisfaire le Comité, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 22 mai 2020

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.: Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 7] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)
Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 4] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

J'ai examiné les dates de dépôt et de publication des arrêtés d'urgence susmentionnés et je voudrais attirer votre attention sur les questions suivantes.

1. Dépôt

Selon le paragraphe 6.41(5) de la *Loi sur l'aéronautique*, chaque arrêté d'urgence doit être déposé devant chaque Chambre du Parlement dans les 15 jours suivant sa prise. Les arrêtés d'urgence n^{os} 1 à 3 concernant les vols à destination du Canada, pris le 17, le 20 et le 24 mars 2020 respectivement, n'ont pas été déposés à la Chambre des communes et au Sénat avant le 11 avril 2020. Ils ont donc été déposés de trois à dix jours après le délai prescrit.

Je note toutefois que tous les arrêtés d'urgence subséquents pris en mars et en avril concernant la COVID-19 ont été déposés, ou communiqués au greffier concerné, dans le délai prescrit. Je comprends que la situation actuelle de pandémie peut avoir causé des complications ou des retards inhabituels pour se conformer à ces obligations prévues par la loi. Aucun autre correctif ne semble nécessaire, pourvu que les prochains arrêtés d'urgence continuent d'être déposés dans le délai prescrit.

- 2 -



2. Publication

Selon le paragraphe 6.41(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, chaque arrêté d'urgence doit être publié dans la *Gazette du Canada* dans les 23 jours suivant sa prise.

Le premier arrêté d'urgence concernant la COVID-19 a été pris par le ministre le 17 mars 2020. De nombreux arrêtés d'urgence ont été pris depuis. Sauf erreur de ma part, aucun d'entre eux n'a été publié dans la *Gazette du Canada*. Si c'est le cas, cela semble plutôt étonnant, et je vous demanderais de bien vouloir expliquer pourquoi cela n'a pas été fait.

Je vous prie de veiller à ce que tous les arrêtés d'urgence pris relativement à la COVID-19 soient publiés dans la *Gazette du Canada* dès que possible. Nous vous saurions également gré de vous engager à ce que tous les arrêtés d'urgence récents et futurs soient publiés dans le délai prescrit.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 28 mai 2020

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.: Arrêté d'urgence n° 8 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)
Arrêté d'urgence n° 5 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

J'ai examiné les arrêtés d'urgence susmentionnés avant d'en saisir le Comité mixte. Je voudrais attirer votre attention sur les questions suivantes.

1. Article 24, Arrêté d'urgence n° 8 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19, version anglaise

L'article 24 de la version anglaise de l'Arrêté d'urgence n° 8 vise par erreur à abroger l'Arrêté d'urgence n° 6 de la même série. La version française de l'article 24 vise à juste titre à abroger l'Arrêté d'urgence n° 7.

Bien qu'on puisse se demander si l'Arrêté d'urgence n° 7 a effectivement été abrogé par l'article 24 de l'Arrêté d'urgence n° 8, le premier arrêté d'urgence a de toute façon cessé d'avoir effet deux jours plus tard, le 15 mai 2020, conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Heureusement, le contenu des arrêtés d'urgence n° 7 et 8 est identique; il est donc peu probable que tout chevauchement potentiel entraîne une confusion importante. Dans d'autres circonstances, les conséquences potentielles auraient pu être beaucoup plus graves.

- 2 -



2. Article 22, Arrêté d'urgence n° 5 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19

Cette disposition, qui vise à abroger l'Arrêté d'urgence n° 4 de cette série, indique par erreur que l'Arrêté d'urgence n° 4 a été pris le 17 avril 2020, ce qui est la date à laquelle l'Arrêté d'urgence n° 3 a été pris. L'Arrêté d'urgence n° 4 a été pris le 30 avril 2020. Cette erreur est présente dans les deux versions linguistiques, mais elle est peu susceptible d'avoir des conséquences, car le titre correct de l'arrêté d'urgence devant être abrogé est indiqué.

À la lumière de ce qui précède, vous conviendrez sûrement de la nécessité de relire minutieusement les dispositions portant abrogation d'arrêtés d'urgence précédents avant leur édicition, même lorsque le contenu d'un arrêté d'urgence est autrement repris d'un arrêté d'urgence à l'autre.

3. Paragraphe 18(3), Arrêté d'urgence n° 5 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19

Dans ma lettre du 4 mai 2020 concernant l'Arrêté d'urgence n° 3 de cette série, je souligne que cette disposition indique inutilement que la personne est tenue de porter un masque si elle est avisée de le faire en application du paragraphe (2). Dans sa réponse reçue le 11 mai 2020, M. Kevin Brosseau avance que cette disposition « a été ajoutée pour imposer au passager l'obligation de satisfaire à l'exigence prévue au paragraphe 18(1) [...] ». Le paragraphe 18(2) s'applique précisément aux non-passagers, donc les paragraphes 18(2) et (3) ne sont pas interchangeables ».

En toute déférence, cette réponse semble passer à côté de ma préoccupation. Je n'ai pas soulevé d'opposition à l'égard du paragraphe 18(1). Le paragraphe 18(3) impose légitimement une obligation d'obéir à l'instruction donnée en application du paragraphe 18(1) de porter un masque à tout moment pendant le contrôle. Cela s'explique parce que le paragraphe 18(1) s'applique à l'administration de contrôle, et non à la personne qui reçoit l'instruction. Ainsi, le paragraphe 18(3) complète ce régime en imposant aussi une obligation à la personne assujettie à l'instruction de porter un masque.

Le paragraphe 18(2) s'applique toutefois directement à la personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des non-passagers. Cette disposition prévoit que « [t]oute personne qui fait l'objet d'un contrôle [...] doit porter un masque si un agent de contrôle l'en avise » (c'est nous qui soulignons). L'obligation de se conformer est déjà établie dans le paragraphe 18(2) lui-même. Il est donc totalement inutile que le paragraphe 18(3) énonce que la « personne avisée en application des paragraphes (1) ou (2) est tenue de porter un masque » (c'est nous qui soulignons).

Il s'ensuit donc que les mots « ou (2) » devraient être retirés de cette disposition, ou de la disposition correspondante dans un arrêté d'urgence qui remplacera celui-ci.

- 3 -



Dans les circonstances actuelles, s'il s'avère plus opportun de répondre à ces questions dans le cadre d'un autre arrêté d'urgence pris dans la présente série, il n'est pas nécessaire de répondre à la présente lettre. Pour toute question qui ne peut pas être réglée ou ne le sera pas, je vous saurais gré de m'envoyer une réponse.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTIONReçu le 1^{er} juin 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 7] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2) et Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 4] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

La présente fait suite à votre lettre du 22 mai 2020 concernant les *Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 7] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)* et les *Arrêté[s] d'urgence [n^{os} 1 à 4] visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)*.

Vous trouverez ci-dessous la réponse à la question soulevée au point 2. Publication :

2. Publication

Transports Canada est au fait des exigences de publication dans la *Gazette du Canada* prévues au paragraphe 6.41(4) de la *Loi sur l'aéronautique*, mais il n'a pas été en mesure de respecter les délais prescrits au départ compte tenu de la situation exceptionnelle qui évoluait rapidement. La situation commandait des échanges fréquents avec l'Agence de la santé publique du Canada et les autres partenaires fédéraux chargés de diriger la réponse du Canada à la COVID-19, de même que des consultations quotidiennes auprès des intervenants de l'industrie, pour veiller à répondre aux préoccupations dans la mesure du possible. Transports Canada a tenu à faire preuve de transparence tout au long du processus. Pour ce faire, le Ministère a procédé entre autres à la publication et à la mise à jour de documents d'orientation à l'intention des intervenants, et à la publication de documents de communication pour veiller à ce que les voyageurs soient informés.

- 2 -



L'évolution rapide de la situation, conjuguée à la nécessité d'abroger et de remplacer les arrêtés d'urgence tous les 14 jours, a fait en sorte que l'objectif premier de Transports Canada a été de « bien faire les choses » sur les plans de la mise en œuvre et de la loi. Depuis le début de la pandémie, les ressources sont entièrement consacrées à la préparation de ces arrêtés d'urgence et aux modifications qui y sont apportées, ce qui a entraîné des retards au chapitre de la publication des arrêtés par Transports Canada. Comme vous l'avez mentionné, le dépôt des arrêtés d'urgence est à présent terminé.

Pour ce qui est de la publication des arrêtés d'urgence dans la *Gazette du Canada*, le Ministère a adressé une demande officielle au Bureau du Conseil privé le 28 avril 2020 afin de les publier dans un numéro spécial de la *Gazette du Canada*. Les responsables de la *Gazette du Canada* ont répondu le 4 mai et ont demandé un certain nombre de révisions à la fois aux arrêtés d'urgence en vigueur et abrogés. Il a fallu coordonner ces changements avec des modifications supplémentaires devant être apportées simultanément, ce qui a compliqué davantage le processus de publication. Tandis que Transports Canada continue d'apporter des modifications aux arrêtés d'urgence pour tenir compte des mesures actuelles relatives à la COVID-19, je suis heureux de vous informer que nous sommes en train de discuter avec des représentants de la *Gazette du Canada* au sujet de la publication future des arrêtés d'urgence.

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

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

Appendix E

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

A/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109



6 April 2020

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: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in
Canada due to COVID-19 (U2020-3)

I have reviewed the above-mentioned interim order prior to placing it before the Joint Committee and would appreciate your advice concerning the following matters. Should this Order shortly cease to have effect or be replaced, consider my comments to apply, *mutatis mutandis*, to the instrument that substantially carries on the same effects. Given the urgent and interim nature of this order, I hope that the matters discussed below may be addressed within a relatively short time period.

1. Subsection 5(4)

This provision prohibits a passenger from providing answers to the questions posed to them, pursuant to this Order, “that are false and misleading.” In contrast, subsection (3) requires an air operator to advise the passenger not to provide answers “they know are false and misleading” (emphasis added). Similarly, section 8 of *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 3*, prohibits passengers from providing answers to substantially the same questions “that they know to be false or misleading.”

- 2 -



Assuming that the words “they know” were inadvertently left out of this provision, as well as the equivalent wording in the French version, subsection 5(4) appears to be in need of an amendment in order to properly frame the mental element of the prohibition imposed under this provision.

2. Section 7, use of “adulte capable” in the French version

In passing, I would simply note that I have raised a concern regarding the usage of “adulte capable” and “adulte compétent” in the French version of *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 3*, which the Department has acknowledged. If future orders are made in this series concerning domestic flights within Canada, it would be preferable to ensure that the same term is used as in the other series concerning flights into Canada.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Abel', is centered below the text 'Sincerely,'.

Shawn Abel
Counsel

/mh



Transport Canada Transports Canada

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



April 9, 2020

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

Your file: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19 (U2020-3)

Dear Mr. Abel:

This is in response to your letter dated April 6, 2020, regarding the Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19. The issues you raised will be addressed in the subsequent Interim Order that will be made by the Minister in the coming days.

I trust that the foregoing is satisfactory

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
FAX 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

A/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL 995-0751
TÉLÉCOPIEUR 943-2109



27 April 2020

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: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in
Canada due to COVID-19, No. 2 (U2020-3)

I have reviewed the above-mentioned interim order prior to placing it before the Joint Committee and have taken note that it addresses the concerns raised in my letter of 2 April 2020 concerning interim order no. 1 in this series. The Department's swift action is appreciated.

I would draw your attention to two matters that arise in respect of Order No. 2. Although this Order has since been replaced, the same concerns arise in respect of its successor, *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 3*, about which a letter will be forthcoming in the near future.

1. Section 7

This provision requires that an air carrier “must refuse to allow a passenger to board an aircraft” under the specified circumstances. Section 7 of the previous order stated that an air carrier “is prohibited from allowing a passenger to board an aircraft.” Additionally, the substantially similar provisions found in interim orders

- 2 -



nos. 1 to 5 concerning flights to Canada also state or stated that a private operator or air carrier “is prohibited from allowing a passenger to board an aircraft.”

Is there a reason different language was employed in this provision and, if so, what distinction is intended in comparison to the alternative formulation quoted above?

If no distinction was intended, a consistent formulation should be employed, particularly in conjunction with the companion interim order concerning flights to Canada.

2. References to columns in the Schedule to the Order

While several provisions of this Order refer to “column 1” or “column 2” of the Schedule, the columns in the Schedule are numbered in Roman numerals. I did not raise this concern in relation to the previous order, or in respect of the interim orders concerning flights to Canada, as it is unlikely to be consequential. However, should interim orders continue to be made in either of these series, it would be preferable to ensure accurate references in this regard.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

Shawn Abel
Counsel

/mh



Transport Canada Transports Canada

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



April 29, 2020

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

Your file: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 2 (U2020-3)

Dear Mr. Abel:

Thank you for your letter of April 27, 2020, regarding the Interim Order identified above. The department acknowledges your comments. As work is still ongoing in response to the extraordinary circumstances due to the COVID-19 pandemic, the department will consider how your comments may apply to any new emergency instruments that may be developed. The department acknowledges the importance of the Committee's work, and remains committed to addressing its concerns.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

À/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109



4 May 2020

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: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in
Canada due to COVID-19, No. 3 (U2020-3)

I have reviewed the above-mentioned interim order prior to placing it before the Joint Committee and would draw your attention to the following matters.

Under the present circumstances, should it prove more expedient to address these matters as part of a further interim order in this series, it is not necessary to respond to this letter. Where an item cannot or will not be addressed by changes to the order, a reply shall be appreciated.

1. Section 1, definition of “face mask”

As noted in my letter concerning *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6*, I would question whether it is necessary or desirable to include in the description of a face mask that it must “comfortably” cover a person’s face and that it must be secured to a person’s head “with ties or ear loops.”

I would also again note that the words “ear loops” in the English version and “boucles latérales” in the French version do not seem to be to the same effect.

2. Subsection 2(3), French version

The French version of this provision erroneously refers to Eastern Standard Time (“heure normal de l’Est”), rather than Eastern Daylight Time (“heure avancée de l’Est”).

- 2 -



3. Subsection 14(1)

As noted in my letter concerning *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6*, the English and French versions of this provision are discrepant in referring to the distance of “2 m or less” or “more than 2 m” in relation to the requirement to wear a face mask.

4. Subsection 14(2), French version

The English and French versions of this provision are discrepant, in that the English refers to circumstances where the safety of a person “could be endangered,” while the French refers to circumstances where the safety of a person “is endangered” (“est compromise”). Reference to subsection 19(2) of *Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6* confirms that the French version should read “pourrait être compromise” instead.

5. Subparagraph 17(a)(iv)

The English and French versions of this provision seem to be discrepant, in that the English passage “the circumstances related to the refusal to comply” may carry a broader meaning than “les circonstances qui ont mené au refus de se conformer” (“the circumstances that led to the refusal to comply”) in the French.

6. Subsection 18(3)

This provision unnecessarily states that a person must wear a face mask if advised to do so under subsection (2). Subsection (2) already imposes a requirement to wear a face mask if advised to do so by a screening officer.

7. Schedule to the Order

Section 17, subsection 18(3) and section 19 of the Order are noticeably absent from the list of provisions designated in the Schedule as provisions the contravention of which may be dealt with by way of an administrative fine. If this was intentional, could you provide the reason these provisions were not designated?

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

May 11, 2020



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

Your files: Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 3 (U2020-3) and Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6 (U2020-2)

Dear Mr. Abel:

This is in response to your letters dated May 4, 2020, regarding the Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights in Canada due to COVID-19, No. 3 (U2020-3) and Interim Order to Prevent Certain Persons from Boarding Flights to Canada due to COVID-19, No. 6 (U2020-2). All points mentioned in the letter U2020-2 and the first five points and last point raised in the letter U2020-3 will be addressed in the subsequent Interim Orders that will be made by the Minister in the coming days.

The following is a response to the remainder of the point raised in letter U2020-3:

6. Subsection 18(3)

This provision was added to put the onus on the passenger to meet the requirement described in subsection 18(1) stating that the screening authority is required to advise a person to wear a face mask. Subsection 18(2) is specific to non-passengers; therefore, subsections 18(2) and (3) are not interchangeable.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Kevin Brosseau
Assistant Deputy Minister
Safety and Security Group

Annexe E

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 6 avril 2020

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.: Arrêté d'urgence visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

J'ai examiné l'Arrêté d'urgence susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je vous saurais gré de me donner votre avis sur les questions suivantes. Si cet arrêté d'urgence cesse d'avoir effet ou est remplacé sous peu, considérez que mes commentaires s'appliquent *mutatis mutandis* à l'instrument ayant sensiblement les mêmes effets. Compte tenu de la nature urgente et provisoire de cet arrêté d'urgence, j'espère que les questions soulevées ci-après pourront être réglées dans un délai relativement court.

1. Paragraphe 5(4)

Cette disposition interdit au passager de fournir des réponses « fausses ou trompeuses » aux questions qui lui sont posées conformément à cet arrêté d'urgence. En revanche, le paragraphe (3) oblige l'exploitant aérien à aviser le passager de ne pas fournir de réponses « they know are false and misleading » dans la version anglaise, et « d'une manière qu'il sait fausse ou trompeuse » dans la version française (c'est nous qui soulignons). De même, l'article 8 de l'*Arrêté d'urgence n° 3* visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 interdit au passager de fournir des réponses à des questions qui sont sensiblement les mêmes « d'une manière qu'il sait fausse ou trompeuse ».

- 2 -



À supposer que les mots « they know » et le libellé équivalent dans la version française ont été omis par inadvertance dans cette disposition, il semble que le paragraphe 5(4) devrait être modifié pour bien exprimer l'élément moral de l'interdiction imposée par cette disposition.

2. Article 7, utilisation de l'expression « adulte capable » dans la version française

Je note au passage que j'ai soulevé une préoccupation au sujet de l'utilisation des expressions « adulte capable » et « adulte compétent » dans la version française de l'*Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19*, que le Ministère a reconnue. Si d'autres arrêtés d'urgence sont pris dans le cadre de cette série concernant les vols nationaux au Canada, il serait préférable de veiller à ce que la même formulation soit employée comme dans l'autre série d'arrêtés d'urgence concernant les vols à destination du Canada.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 9 avril 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté d'urgence visant à interdire à certaines personnes d'embarquer
sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

La présente fait suite à votre lettre du 6 avril 2020 concernant l'Arrêté d'urgence visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19. Les questions que vous avez soulevées seront réglées dans le prochain arrêté d'urgence qui sera pris par le ministre dans les prochains jours.

Dans l'espoir que cette réponse saura satisfaire le Comité, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 27 avril 2020

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.: Arrêté d'urgence n° 2 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3)

J'ai examiné l'Arrêté d'urgence susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je constate qu'il répond aux questions soulevées dans ma lettre du 2 avril 2020 concernant le premier arrêté d'urgence de cette série. Le Comité est reconnaissant de l'intervention rapide du Ministère.

Je voudrais attirer votre attention sur deux questions soulevées à l'égard de l'Arrêté d'urgence n° 2. Même si cet arrêté a depuis été remplacé, les mêmes préoccupations s'appliquent à son successeur, l'Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19, à propos duquel une lettre sera expédiée sous peu.

1. Article 7

Selon cette disposition, le transporteur aérien « est tenu de refuser l'embarquement de tout passager à bord d'un aéronef » dans les circonstances prévues. L'article 7 de l'arrêté d'urgence précédent prévoyait qu'« il est interdit [au transporteur aérien] de permettre l'embarquement de tout passager à bord d'un aéronef ». De plus, les dispositions semblables figurant dans les arrêtés d'urgence n°s 1 à 5 concernant les vols à destination du Canada prévoient ou prévoyaient aussi qu'il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien « de permettre l'embarquement d'une personne » dans les cas prévus.

- 2 -



Y a-t-il une raison pour laquelle un libellé différent a été employé dans cette disposition et, si oui, quelle est la distinction voulue par rapport à l'autre formulation citée ci-dessus?

Si aucune distinction n'était voulue, il y aurait lieu d'employer une formulation uniforme, surtout en corrélation avec l'arrêté d'urgence correspondant qui concerne les vols à destination du Canada.

2. Renvois aux colonnes de l'annexe de l'Arrêté d'urgence

Plusieurs dispositions de cet arrêté d'urgence font référence à la « colonne 1 » ou à la « colonne 2 » de l'annexe, mais dans l'annexe, les colonnes sont numérotées en chiffres romains. Je n'ai pas soulevé cette préoccupation à propos de l'arrêté d'urgence précédent ni à propos des arrêtés d'urgence concernant les vols à destination du Canada, car cette erreur est peu susceptible d'avoir des conséquences. Cependant, si d'autres arrêtés sont pris dans le cadre de l'une ou l'autre de ces séries, il serait préférable de veiller à ce que les renvois soient exacts à cet égard.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 29 avril 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté d'urgence n° 2 visant à interdire à certaines personnes
d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19
(U2020-3)

J'ai bien reçu votre lettre du 27 avril 2020 concernant l'Arrêté d'urgence susmentionné et je vous en remercie. Le Ministère prend bonne note de vos commentaires. Comme les travaux se poursuivent en réponse aux circonstances extraordinaires attribuables à la pandémie de COVID-19, le Ministère examinera comment vos commentaires peuvent s'appliquer à tout autre instrument d'urgence pouvant être élaboré. Le Ministère reconnaît l'importance des travaux du Comité, et demeure résolu à répondre à ses préoccupations.

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

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 4 mai 2020

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: Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes
d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19
(U2020-3)

J'ai examiné l'Arrêté d'urgence susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je voudrais attirer votre attention sur les questions suivantes.

Dans les circonstances actuelles, s'il s'avère plus opportun de répondre à ces questions dans le cadre d'un autre arrêté d'urgence pris dans la présente série, il n'est pas nécessaire de répondre à la présente lettre. Pour toute question qui ne peut pas être réglée ou ne le sera pas par la modification de l'Arrêté d'urgence, je vous saurais gré de m'envoyer une réponse.

1. Article 1, définition de « masque »

Comme je l'ai indiqué dans ma lettre concernant l'Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19, je me demande s'il est nécessaire ou même souhaitable d'inclure dans la description d'un masque que celui-ci doit couvrir « confortablement » le nez et la bouche et être attaché à la tête « avec des attaches ou des boucles latérales ».

Je soulignerais encore une fois que les expressions « ear loops » dans la version anglaise et « boucles latérales » dans la version française ne semblent pas concorder.

2. Paragraphe 2(3), version française

La version française de cette disposition mentionne par erreur « heure normale de l'Est », plutôt que « heure avancée de l'Est ».

- 2 -



3. Paragraphe 14(1)

Comme je l'ai indiqué dans ma lettre concernant l'Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19, les versions anglaise et française de cette disposition ne concordent pas en ce sens qu'elles renvoient à une distance de 2 m ou moins (« 2 m or less ») en anglais, et à une distance « supérieure à 2 m » (more than 2 m) en français quant à l'obligation de porter un masque.

4. Paragraphe 14(2), version française

Les versions anglaise et française de cette disposition ne concordent pas, car la version anglaise parle des circonstances où la sécurité du passager pourrait être compromise (« could be endangered »), tandis que la version française parle des circonstances où la sécurité du passager « est compromise ». La référence au paragraphe 19(2) de l'Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 confirme que la version française devrait plutôt indiquer « pourrait être compromise ».

5. Alinéa 17a)(iv)

Les versions anglaise et française de cette disposition ne semblent pas concorder, car le passage en anglais « the circumstances related to the refusal to comply » (les circonstances du refus de se conformer) peut avoir un sens plus large que « les circonstances qui ont mené au refus de se conformer » en français.

6. Paragraphe 18(3)

Cette disposition indique inutilement que la personne est tenue de porter un masque si elle est avisée de le faire en application du paragraphe (2). Le paragraphe (2) impose déjà à la personne l'obligation de porter un masque si un agent de contrôle l'en avise.

7. Annexe de l'Arrêté d'urgence

Je remarque que l'article 17, le paragraphe 18(3) et l'article 19 de l'Arrêté d'urgence sont absents de la liste des dispositions désignées à l'annexe comme texte dont la contravention peut donner lieu à une amende administrative. Si cela était intentionnel, pourriez-vous m'expliquer pourquoi ces dispositions n'ont pas été désignées comme texte?

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 11 mai 2020

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

Maître,

V/Réf.: Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3) et Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2)

La présente fait suite à vos lettres du 4 mai 2020 concernant l'Arrêté d'urgence n° 3 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols au Canada en raison de la COVID-19 (U2020-3) et l'Arrêté d'urgence n° 6 visant à interdire à certaines personnes d'embarquer sur les vols à destination du Canada en raison de la COVID-19 (U2020-2). Tous les points soulevés dans votre lettre au sujet du dossier U2020-2 ainsi que les cinq premiers points et le dernier point soulevés au sujet du dossier U2020-3 seront réglés dans les prochains arrêtés d'urgence qui seront pris par le ministre dans les prochains jours.

Vous trouverez ci-dessous la réponse au dernier point soulevé dans votre lettre au sujet du dossier U2020-3

6. Paragraphe 18(3)

Cette disposition a été ajoutée pour imposer au passager l'obligation de satisfaire à l'exigence prévue au paragraphe 18(1) prévoyant que l'administration de contrôle est tenue d'aviser la personne qui fait l'objet d'un contrôle que celle-ci doit porter un masque. Le paragraphe 18(2) s'applique précisément aux non-passagers, donc les paragraphes 18(2) et (3) ne sont pas interchangeables.

- 2 -



Dans l'espoir que cette réponse saura satisfaire le Comité, je vous prie d'agréer, Maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Kevin Brosseau
Sous-ministre adjoint
Groupe Sécurité et sûreté

Appendix F

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

C/O THE SENATE
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

A/S LE SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109



September 12, 2019

Ms. Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council
(Orders in Council)
Privy Council Office
Thomas D'Arcy McGee Building
90 Sparks Street, Room 811
c/o – 11 Metcalfe Street
Ottawa, Ontario K1A 0A3

julie.adair@pco-bcp.gc.ca

Dear Ms. Adair:

Our File: SI/2019-33, Order Designating Certain Members of the Queen's Privy Council for Canada to be Minister for the Purposes of this Act and Certain Sections of that Act in Certain Circumstances: (1) the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness; (2) the Minister of Transport; and (3) the Minister of Foreign Affairs

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

Subsections 4(1) and (2) of the *Preclearance Act, 2016* state that the Governor in Council may designate "a federal Minister" as the Minister responsible for the Act, and "one or more federal Ministers" for the purpose of certain sections of the Act. The Order, however, specifies each Minister designated under the Act not as being a "federal" one, but as being "a member of the Queen's Privy Council." Although these Ministers are indeed members of the Queen's Privy Council, why was that specified in this case?

I would note in contrast, other similar Orders simply repeat the language of their enabling provision. For instance, section 2 of the *Physical Activity and Sport Act* states (emphasis added):

2 In this Act, **Minister** means the member or members of the Queen's Privy Council for Canada designated by the Governor in Council for the purposes of this Act.

- 2 -

The subsequent Order designating the Ministers for the purposes of certain parts of that Act, SI/2018-70, states (emphasis added):



Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 2 of the *Physical Activity and Sport Act*,

[...]

(b) designates the Minister of Health, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act in respect of physical activity; and

(c) designates the Minister of Sport and Persons with Disabilities, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act in respect of sport.

Similarly, section 3 of the *Prevention of Terrorist Travel Act* states (emphasis added):

3 The Governor in Council may, by order, designate a minister of the Crown to be the Minister referred to in this Act.

The subsequent Order designating the Minister to be the Minister referred to in that Act, SI/2015-62, states (emphasis added):

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 3 of the *Prevention of Terrorist Travel Act*, designates the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, who is a minister of the Crown, to be the Minister referred to in that Act.

Is there a reason why the above-mentioned Order did not also simply repeat the language of its enabling provisions?

I look forward to receiving your reply.

Yours Truly,

Geoffrey Hilton
Counsel

/mh



Government of Canada
Privy Council Office

Gouvernement du Canada
Bureau du Conseil privé

Ottawa, Canada
K1A 0A3



September 25, 2019

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

RECEIVED / REÇU

SEPT. 30, 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Mr. Hilton:

Subject: SI/2019-33, Order Designating Certain Members of the Queen's Privy Council for Canada to be Minister for the Purposes of this Act and Certain Sections of that Act in Certain Circumstances: (1) the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness; (2) the Minister of Transport; and (3) the Minister of Foreign Affairs

Thank you for your letter of September 12, 2019 in regards to the above-noted Order in Council. My apologies for the delay in responding.

In response to your query, the Order in Council was drafted on the basis of a precedent under the previous *Preclearance Act*. The *Preclearance Act, 2016* provides for a variation of the wording, designating a "federal minister" as the minister for the purposes of the Act.

Despite the variance in language, the Governor in Council validly exercised her authority to designate, pursuant to the Act.

I trust that this answers your question.

Sincerely,

Julie Adair

Assistant Clerk of the Privy Council

Canada

Annexe F

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 12 septembre 2019

Madame Julie Adair
Greffière adjointe du Conseil privé (Décrets en conseil)
Bureau du Conseil privé
Immeuble Thomas-D'Arcy-McGee 90, rue Sparks, bureau 811
a/s 11, rue Metcalfe Ottawa (Ontario)
K1A 0A3

julie.adair@pco-bcp.gc.ca Madame,

Madame,

N/Réf.: TR/2019-33, Décret désignant certains membres du Conseil privé de la Reine pour le Canada à titre de ministre chargé de l'application de cette loi et de certains articles de cette loi dans certaines circonstances : (1) le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile; (2) le ministre des Transports; (3) le ministre des Affaires étrangères.

J'ai examiné le décret susmentionné avant de le soumettre au Comité mixte, et je vous serais reconnaissant de me faire part de votre avis sur les observations qui suivent.

Les paragraphes 4(1) et (2) de la Loi sur le précontrôle (2016) prévoient que le gouverneur en conseil peut désigner « tout ministre fédéral » à titre de ministre chargé de l'application de la Loi et « un ou plusieurs ministres fédéraux » à titre de ministres chargés de l'application de certains articles de la Loi. Dans le décret, toutefois, on indique que chaque ministre qui est désigné dans la Loi est, non pas un « ministre fédéral », mais un « membre du Conseil privé de la Reine ». Même si on convient que ces ministres sont, de fait, membres du Conseil privé de la Reine, pourquoi a-t-on utilisé ces termes dans ce cas?

Je souligne, par ailleurs, que des décrets similaires reprennent simplement les termes utilisés dans leur disposition habilitante. Prenons, par exemple, l'article 2 de la Loi sur l'activité physique et le sport qui prévoit que (souligné ajouté) :

2 Dans la présente loi, ***ministre*** s'entend de tout membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada chargé par le gouverneur en conseil de l'application de la présente loi.

- 2 -



Le décret subséquent désignant les ministres chargés de l'application de certaines parties de la Loi, le TR/2018-70, prévoit que (soulignement ajouté) :

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur l'activité physique et le sport*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

[...]

(b) charge le ministre de la Santé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi en ce qui a trait à l'activité physique;

(c) charge le ministre des Sports et des Personnes handicapées, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de cette loi en ce qui a trait au sport.

De même l'article 3 de la Loi sur la prévention des voyages de terroristes prévoit que (soulignement ajouté) :

3 Le gouverneur en conseil peut, par décret, désigner le ministre fédéral visé par le terme « ministre » figurant dans la présente loi.

Le décret subséquent désignant le ministre visé par le terme « ministre » figurant dans la Loi, TR/2015-62, prévoit que (soulignement ajouté) :

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 3 de la *Loi sur la prévention des voyages de terroristes*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil désigne le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à titre de ministre fédéral visé par le terme **ministre** figurant dans cette loi.

Y a-t-il une raison expliquant que le décret susmentionné ne reprend pas tout simplement les termes utilisés dans sa disposition habilitante?

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

Cordialement,

Geoffrey Hilton
Conseiller juridique

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 25 septembre 2019

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

Monsieur,

Objet: TR/2019-33, Décret désignant certains membres du Conseil privé de la Reine pour le Canada à titre de ministre chargé de l'application de cette loi et de certains articles de cette loi dans certaines circonstances:
(1) le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile;
(2) le ministre des Transports;
(3) le ministre des Affaires étrangères.

Je vous remercie de votre lettre du 12 septembre 2019 concernant le décret susmentionné. Veuillez m'excuser de ma réponse tardive.

Pour répondre à votre question, le décret a été rédigé à partir d'un précédent établi sous l'ancienne Loi sur le précontrôle. La Loi sur le précontrôle (2016) utilise une formulation différente en désignant un « ministre fédéral » comme ministre chargé de l'application de la Loi.

Même si la formulation n'est pas la même, la gouverneure en conseil a validement exercé son pouvoir de désignation, conformément à la Loi.

J'espère avoir répondu à votre question.

Sincères salutations,

Julie Adair
Greffière adjointe du Conseil privé

Appendix G

**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
TÉL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



March 2, 2018

Ms. Anne Lamar
Senior Assistant Deputy Minister
Strategic Policy
Fisheries and Oceans Canada
Centennial Towers
200 Kent Street, 14th Floor, Room S032
Ottawa, Ontario K1A 0E6

Dear Ms. Lamar:

Our File: SOR/2008-124, Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations

Your September 1, 2017 letter was considered by the Joint Committee on March 1, 2018, at which time I was instructed to seek your advice as to progress towards completing the Bowie Seamount Protected Area Management Plan.

In addition, it would be valued if you could provide a copy of the current draft Management Plan, or if finalization of the Plan is imminent, then a copy of the final Plan when it is available. If convenient, it would be sufficient to provide an electronic copy of the Plan to SJCSR-CMPER@parl.gc.ca.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

Shawn Abel
Counsel

/mh



Fisheries and Oceans
Canada

Pêches et Océans
Canada

Strategic Policy

Politiques stratégiques

Senior Assistant
Deputy Minister

Sous-ministre
adjoins principal



MAY 14 2018

RECEIVED / REÇU

MAY 22, 2018

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

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

Subject: **Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations (SOR/2008-124)**

Dear Mme. Borkowski-Parent:

Thank you for your letter of March 2, 2018, sent by Mr. Shawn Able of your office, regarding the Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations.

Regarding your question about the status of the Bowie Seamount Marine Protected Area Management Plan (Management Plan), it is anticipated that the Management Plan will be finalized in Summer 2018.

With respect to your request for an electronic copy of the Management Plan, a copy of the final Management Plan will be provided to the Committee upon its completion.

I trust the above information addresses the inquiry from your office.


Anne Lamar

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.



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



October 29, 2018

Ms. Anne Lamar
Senior Assistant Deputy Minister
Strategic Policy
Fisheries and Oceans Canada
Centennial Towers
200 Kent Street, 14th Floor, Room S032
Ottawa, Ontario K1A 0E6

anne.lamar@dfo-mpo.gc.ca

Dear Ms. Lamar:

Our File: SOR/2008-124, Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations

I refer to your May 14, 2018 letter, which indicated that the Bowie Seamount Marine Protected Area Management Plan was expected to be completed during Summer 2018.

At this time, can you confirm whether the Plan is in fact completed and, if so, provide an electronic copy of the Plan to the Joint Committee? If the Plan is not yet complete, your advice would be appreciated as to when it is expected to be finalized, as well as the reason for the delay.

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

Shawn Abel
Counsel

/mn



Fisheries and Oceans
Canada

Strategic Policy

Senior Assistant
Deputy Minister

Pêches et Océans
Canada

Politiques stratégiques

Sous-ministre
adjointe principal



JAN 11 2019

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

RECEIVED/REÇU

JAN 22 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Subject: **Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations (SOR/2008-124)**

Dear Mr. Abel:

Thank you for your letter of October 29, 2018 regarding the *Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations*.

Regarding your question about the status of the Bowie Seamount Marine Protected Area Management Plan (Management Plan), the Management Plan has been finalized by the technical experts and is currently undergoing a final internal review and approval process, including a review by the Department of Justice.

With respect to your question about the reason for the delay in finalizing the Management Plan, the development of the Management Plan is a collaborative process between Canada and the Council of the Haida Nation, and each proposition to the draft Management Plan was required to be technically reviewed and approved by both parties before it was presented to the Bowie Seamount Protected Area Management Board. While proving to be an effective approach, this cooperative management process was more iterative than other marine protected area management arrangements, and, as a result, extended the originally anticipated timelines.

The Management Plan is anticipated to be completed by Summer 2019. A copy of the final Management Plan will be provided to the Committee upon its completion.

I trust the above information addresses the inquiry from your office.

Anne Lamar

Canada

Annexe G

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 2 mars 2018

Madame Anne Lamar
Sous-ministre adjointe principale
Politique stratégique
Pêches et Océans Canada
Tours Centennial
200, rue Kent, 14^e étage, bureau S032
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Madame,

N/réf.: DORS/2008-124, Règlement sur la zone de protection marine
du mont sous-marin Bowie

Le Comité mixte a examiné votre lettre datée du 1^{er} septembre 2017 lors de sa réunion du 1^{er} mars 2018, date à laquelle les membres du Comité m'ont prié de communiquer avec vous pour savoir où en était la rédaction du Plan de gestion de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie.

En outre, le Comité aimerait avoir accès à l'ébauche du plan de gestion, ou à sa version définitive si celle-ci est prête ou sur le point de l'être. Un exemplaire en version électronique du plan peut être envoyé à l'adresse SICSR-CMPER@parl.gc.ca.

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mh

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 14 mai 2018

Madame Evelyne Borkowski-Parent
Conseillère juridique principale
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Madame,

Objet: Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie
(DORS/2008-124)

Je vous remercie pour la lettre envoyée par votre collègue, M. Shawn Abel, le 2 mars 2018, au sujet du *Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie*.

En ce qui concerne l'avancement du Plan de gestion de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie, l'équipe estime que le travail sera terminé à l'été 2018.

Au sujet de votre demande quant à l'obtention d'un exemplaire électronique du plan de gestion, soyez assurée que la version définitive du document sera envoyée au Comité dès qu'elle sera prête.

J'ai espoir que ce qui précède constitue une réponse suffisante à la demande de renseignements formulée par votre équipe.

Anne Lamar

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 29 octobre 2018

Madame Anne Lamar
Sous-ministre adjointe principale
Politique stratégique
Pêches et Océans Canada
Tours Centennial
200, rue Kent, 14^e étage, bureau S032
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

Madame,

anne.lamar@dfo-mpo.gc.ca

N/réf.: DORS/2008-124, Règlement sur la zone de protection marine du
mont sous-marin Bowie

J'aimerais vous rappeler que, dans votre lettre datée du 14 mai 2018, vous avez indiqué que le Plan de gestion de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie devrait être terminé au cours de l'été 2018.

Êtes-vous en mesure de nous dire si le plan est bel et bien prêt et, le cas échéant, d'en fournir un exemplaire électronique au Comité mixte? Si le plan n'est pas encore terminé, pourriez-vous indiquer à quel moment vous prévoyez avoir terminé le document? Pouvez-vous aussi énoncer les raisons qui expliquent ce retard?

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

Shawn Abel
Conseiller juridique

/mn

TRANSLATION/TRADUCTION



Le 11 janvier 2019

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

Monsieur,

Objet: Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie
(DORS/2008-124)

J'aimerais vous remercier pour votre lettre du 29 octobre 2018 au sujet du *Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie*.

En ce qui concerne la rédaction du Plan de gestion de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie, les experts techniques ont maintenant terminé leur partie du travail. Les processus internes de révision et d'approbation, ainsi que l'examen effectué par le ministère de la Justice, suivent présentement leur cours.

Pour ce qui est des motifs justifiant le retard du dépôt de la version définitive du plan de gestion, il est important de savoir que l'élaboration de ce document est un processus conjoint entre le Canada et le Conseil de la Nation Haida. Chacune des propositions contenues dans la version provisoire a dû faire l'objet d'un examen technique et recevoir l'approbation des deux parties avant d'être présentée au conseil de gestion de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie. Bien qu'elle ait été efficace, cette méthode de gestion collaborative nécessitait un plus grand nombre d'étapes répétitives que les arrangements relatifs à la gestion de zones de protection marines auxquels nous sommes habitués. Par conséquent, il a fallu plus de temps que ce qui était prévu à l'origine.

Le plan de gestion devrait être prêt d'ici l'été 2019. Un exemplaire de la version définitive sera envoyé au Comité dès que le tout sera terminé.

J'ai espoir que ce qui précède constitue une réponse suffisante à la demande de renseignements formulée par votre équipe.

Anne Lamar

Appendix H

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

JOINT CHAIRS

SENATOR PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, M.P.

VICE-CHAIRS

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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR PANA MERCHANT
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWBY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

February 16, 2017

Ms. Christianne Laizner
Senior General Counsel &
Executive Director, Legal Sector
Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission
1 Promenade du Portage, 6th Floor
GATINEAU, Quebec J8X 4B1

christianne.laizner@crtc.gc.ca

Dear Ms. Laizner:

Our File: SOR/2012-143, Regulations Amending the Broadcasting Distribution
Regulations

Your letter of August 23, 2016, in respect of the above-mentioned instrument, was before the Joint Committee at its meeting of February 16, 2017. Members were pleased to learn that the Commission intends to amend the *Broadcasting Distribution Regulations* by September 1, 2017, and that these amendments will address the issue raised in my letter of July 26, 2016, regarding what appears to be an error in the English version of subsection 34(5) of the Regulations. An update as to progress in this regard would be appreciated.

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mn

Annexe H

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 16 février 2017

Madame Christianne Laizner
Avocate générale principale et
directrice exécutive des services juridiques
Conseil de la radiodiffusion et
des télécommunications canadiennes
1, promenade du Portage, 6^e étage
Gatineau (Québec) J8X 4B1

christianne.laizner@crtc.gc.ca

Madame,

N/Réf.: DORS/2012-143, Règlement modifiant le Règlement sur la distribution de
radiodiffusion

Lors de sa réunion du 16 février 2017, le Comité mixte a étudié votre lettre du 23 août 2016, qui portait sur le règlement susmentionné. Les membres se sont dits satisfaits d'apprendre que le Conseil entend modifier le *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* d'ici le 1^{er} septembre 2017 et que les modifications apportées régleront la question soulevée dans ma lettre du 26 juillet 2016, concernant ce qui semble être une erreur dans la version anglaise du paragraphe 34(5) du *Règlement*. Je vous saurais gré de m'informer de l'état d'avancement de ce dossier.

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

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mn

Appendix I

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 BADAWAY, 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 BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

March 7, 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

Mike.beale@canada.ca

Dear Mr. Beale:

Our File: SOR/2017-11, Regulations Amending the Export of Substances on
the Export Control List Regulations

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee and note that it resolves all of the issues raised in respect of the *Export of Substances on the Export Control List Regulations*, SOR/2013-88. As a result, that file has been closed. Your advice on the following matter would be appreciated.

There appears to be a discrepancy between the French and English versions of paragraphs 7(2)(h) and (i). The French version of each paragraph refers to a limit on the total quantity exported by the exporter for that purpose during the calendar year (“la quantité totale exportée à cette fin par l’exportateur pendant l’année civile en cause n’excède pas 10 kg”), which would suggest that the exporter can export up to a total of 20 kg for the two purposes. Each paragraph in the English version, however, states: “if the total quantity exported by the exporter during the calendar year in question does not exceed 10 kg.” This would seem to suggest that the total quantity exported by

- 2 -



the exporter during the calendar year must be 10 kg, regardless of which purpose the substance is exported for. Assuming it is the French that is correct, should this not also be made clear in the English version?

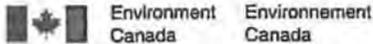
I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

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

Cynthia Kirkby
Counsel

/mh



Ottawa ON K1A 0H3

JUN 07 2018

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

RECEIVED/REÇU
JUN 07 2018
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Re: SOR/2017-11, *Regulations Amending the Export of Substances on the Export Control List Regulations*

Thank you for your letter dated March 7, 2018, concerning the *Export of Substances on the Export Control List Regulations* (the Regulations).

I am pleased to respond to the questions you have raised in your correspondence to us regarding amendments to the above mentioned Regulations. We have had the opportunity to review the matter in detail and we recognize that there is a discrepancy between the French and English versions of paragraphs 7(2)(h) and (i).

As we are currently in the process of amending the Regulations, we plan to address the concerns raised by the SJCSR through this amendment process. The proposed amendments to the *Export of Substances on the Export Control List Regulations* were published in *Canada Gazette, Part I*, on January 6, 2018 as a related amendment within the *Prohibition of Asbestos and Asbestos Products Regulations*. Given that these amendments are well underway, we believe that it is the most expedient way to address your concerns. We anticipate the publication of these amendments in *Canada Gazette, Part II* to take place by the end of 2018.

Environment Canada / Environnement Canada



.../2

Canada

www.ec.gc.ca

- 2 -



If you have further questions, please contact me at (819) 420-7871 or Diana Burnham, Regulatory Affairs Officer, at (819) 420-7811.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Mike Beale", is located below the "Yours truly," text.

Mike Beale
Assistant Deputy Minister
Environmental Protection Branch

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

Marc D'lorio, Director General, Industrial Sectors, Chemicals, and
Waste Directorate

Claudia Santoro, Legal Counsel, Legal Services



Environment
Canada

Environnement
Canada



Ottawa, ON K1A 0H3

NOV 20 2018

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

RECEIVED/REÇU
NOV 21 2018
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Re: SOR/2017-11, *Regulations Amending the Export of Substances on the Export Control List Regulations*

I am pleased to advise you that amendments to the *Export of Substances on the Export Control List Regulations* have been published in the *Canada Gazette*, Part II, on October 17, 2018. These amendments come into force on December 30, 2018 and address the issue raised in your letter of March 7, 2018.

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

Yours truly,

John Moffet
Assistant Deputy Minister
Environmental Protection Branch

c.c.: Eric Gagné, A/Director General
Legislative and Regulatory Affairs Directorate

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

Claudia Santoro, Legal Counsel, Legal Services

Billboard Paper / Papier EcoLoge®



Canada

www.ec.gc.ca

Annexe I

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 7 mars 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 Saint-Joseph
Gatineau (Québec) K1A 0H3

Mike.beale@canada.ca

Monsieur,

N/Ref. : DORS/2017-11, Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation
des substances figurant à la Liste des substances
d'exportation contrôlée

J'ai examiné le règlement modificatif susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je constate qu'il règle toutes les questions soulevées à propos du *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée*, DORS/2013-88. Par conséquent, ce dossier a été clos. Je vous saurais par ailleurs gré de me donner votre avis sur la question suivante.

Il semble y avoir une divergence entre les versions française et anglaise des alinéas 7(2)h) et i). La version française de chaque alinéa fait référence à une limite pour la quantité totale exportée à cette fin par l'exportateur pendant l'année civile en cause (« la quantité totale exportée à cette fin par l'exportateur pendant l'année civile en cause n'excède pas 10 kg »), ce qui donne à penser que l'exportateur peut exporter une quantité totale n'excédant pas 20 kg pour les deux fins. Or, dans la version anglaise, chaque alinéa indique : « if the total quantity exported by the exporter during the calendar year in question does not exceed 10 kg ». Cela semble indiquer que la quantité totale exportée par l'exportateur pendant l'année civile en cause ne doit pas excéder 10 kg, peu importe la fin pour laquelle la substance est exportée. En supposant que la version française soit correcte, ne faudrait-il pas également le préciser dans la version anglaise?

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

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mh



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 7 juin 2018

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/2017-11, Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée

J'ai bien reçu votre lettre du 7 mars 2018 concernant le *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* (le *Règlement*) et je vous en remercie.

Je suis heureux de répondre aux questions soulevées dans votre lettre adressée au Ministère au sujet des modifications à apporter au *Règlement* susmentionné. Nous avons eu l'occasion d'examiner la question en détail, et nous convenons qu'il y a une divergence entre les versions française et anglaise des alinéas 7(2)h) et i).

Comme nous sommes en train de modifier le *Règlement*, nous comptons répondre aux préoccupations soulevées par le Comité mixte dans le cadre de ce processus de modification. Les modifications proposées au *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 6 janvier 2018 à titre de modification connexe dans le *Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante*. Comme ces modifications sont déjà bien avancées, nous croyons qu'il s'agit du meilleur moyen de répondre à vos préoccupations. Nous prévoyons que ces modifications seront publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de 2018.



- 2 -

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 819-420-7871, ou avec Diana Burnham, agente des affaires réglementaires, au 819-420-7811.

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

Mike Beale
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

Claudia Santoro, conseillère juridique, Services juridiques



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 novembre 2018

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

Madame,

Objet : DORS/2017-11, Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation
des substances figurant à la Liste des substances
d'exportation contrôlée

J'ai le plaisir de vous informer que les modifications au *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 17 octobre 2018. Ces modifications entrent en vigueur le 30 décembre 2018 et donnent suite à la question soulevée dans votre lettre du 7 mars 2018.

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

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

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

- c. c. Éric Gagné, 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
- Claudia Santoro, conseillère juridique, Services juridiques

Appendix J

Item No. 10

SOR/2018-202



REGULATIONS AMENDING THE SCHEDULE 1 CHEMICALS
REGULATIONS (CHEMICAL WEAPONS CONVENTION)

Chemical Weapons Convention Implementation Act

P.C. 2018-1249

12 November 2019

1. In amending the *Schedule 1 Chemicals Regulations (Chemical Weapons Convention)*, this instrument addresses numerous concerns identified by the Joint Committee in connection with SOR/2004-155 (before the Committee on 17 April 2008, 15 April 2010, 23 May 2013, and 20 October 2016). These amendments correct drafting errors and discrepancies between the French and English versions, remove redundant passages, clarify some provisions, enshrine an implied procedural requirement, and narrow an overly broad authorization permitting government officials to handle chemical weapons.

SA/mh

Annexe J

Item No. 10**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2018-202



RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS CHIMIQUES FIGURANT AU TABLEAU 1 (CONVENTION SUR LES ARMES CHIMIQUES)

Loi de mise en œuvre de la Convention sur les armes chimiques

C.P. 2018-1249

Le 12 novembre 2019

1. Ce texte réglementaire, qui modifie le *Règlement sur les produits chimiques figurant au tableau 1 (Convention sur les armes chimiques)*, répond à de nombreuses préoccupations soulevées par le Comité mixte à propos du DORS/2004-155 (soumis au Comité le 17 avril 2008, le 15 avril 2010, le 23 mai 2013 et le 20 octobre 2016). Ces modifications corrigent des erreurs de rédaction et des divergences entre le texte français et le texte anglais, suppriment des passages superflus, précisent certaines dispositions, inscrivent dans le *Règlement* une exigence procédurale implicite et restreignent la portée d'une autorisation trop large permettant à des représentants du gouvernement de manipuler des armes chimiques.

SA/mh

Appendix K

Item No. 11

SOR/2019-61

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER
THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

Special Economic Measures Act

P.C. 2019-132

May 27, 2019

1. This instrument amends several regulations made pursuant to the *Special Economic Measures Act* in order to address concerns raised by the Joint Committee in connection with SOR/2007-285, SOR/2008-248, and SOR/2011-114 (before the Committee on May 1, 2014; February 26, 2015; June 1, 2017; June 7, 2018; December 13, 2018; and May 9, 2019), as well as concerns raised in connection with SOR/2011-167 (to be submitted to the Committee).
2. These amendments (i) remove language that could have been seen to infringe the right to free speech, (ii) provide clearer protection against self-incrimination in respect of a requirement to disclose information to the Royal Canadian Mounted Police or the Canadian Security Intelligence Service, and (iii) correct drafting errors and outdated cross-references.
3. This instrument also amends several other regulations made pursuant to the *Special Economic Measures Act* which have not yet been reviewed, but which contain similar provisions to the above-listed instruments and for which the same concerns would have been raised.

SA/mh

Annexe K

Item No. 11**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2019-61

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU
DE LA LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES



Loi sur les mesures économiques spéciales

C.P. 2019-132

Le 27 mai 2019

1. Le présent instrument modifie plusieurs règlements pris en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* afin de répondre aux préoccupations soulevées par le Comité mixte relativement au DORS/2007-285, au DORS/2008-248 et au DORS/2011-114 (étudiés par le Comité le 1^{er} mai 2014, le 26 février 2015, le 1^{er} juin 2017, le 7 juin 2018, le 13 décembre 2018 et le 9 mai 2019) et aux préoccupations liées au DORS/2011-167 (à soumettre au Comité).
2. Ces modifications (i) éliminent les formulations qui auraient pu être interprétées comme contrevenant au droit à la liberté d'expression, (ii) fournissent des protections plus simples contre l'auto-incrimination liée à l'exigence de communiquer des renseignements à la Gendarmerie royale du Canada ou au Service canadien du renseignement de sécurité et (iii) corrigent les erreurs de rédaction et les renvois désuets.
3. Cet instrument modifie aussi plusieurs autres règlements pris en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* qui n'ont pas encore été examinés, mais qui contiennent des dispositions semblables aux instruments énumérés ci-dessus et qui auraient soulevé les mêmes préoccupations.

SA/mh

Appendix L

Item No. 12

SOR/2020-46

REGULATIONS AMENDING THE CHROMIUM ELECTROPLATING,
CHROMIUM ANODIZING AND REVERSE ETCHING REGULATIONS

Canadian Environment Protection Act, 1999

P.C. 2020-138

29 July 2020

1. This amending regulation addresses all three issues raised in connection with the *Chromium Electroplating, Chromium Anodizing and Reverse Etching Regulations*, SOR/2009-162 (before the Joint Committee on 9 May 2013, 20 November 2014, 11 June, 2015, 5 May 2016, 2 June 2016, 20 October 2016, 24 May 2018, and 16 May 2019).
2. Specifically, these amendments address two inconsistencies between the English and French version of the Regulations and remove a reference to an external material incorporated by reference that was not seen to be accessible.
3. In addition, the amendments also address the lack of clarity regarding laboratory accreditation, which was an issue that was originally raised in connection with the *Regulations Amending the PCB Regulations and Repealing the Federal Mobile PCB Treatment and Destruction Regulations*, SOR/2014-75 (before the Joint Committee on 11 June 2015 and 15 February 2018), but was nevertheless relevant to these Regulations as well as other similar regulations under the purview of the Department of the Environment.

GH/mn

Annexe L

Item No. 12**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2020-46

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR
L'ÉLECTRODÉPOSITION DU CHROME, L'ANODISATION AU CHROME
ET LA GRAVURE INVERSÉE**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2020-138

Le 29 juillet 2020

1. Le présent règlement modificatif vise à apporter des modifications au *Règlement sur l'électrodéposition du chrome, l'anodisation au chrome et la gravure inversée* (DORS/2009-162) afin de régler les trois points soulevés par le Comité mixte. Ce dernier s'est saisi du dossier à ses réunions du 9 mai 2013, du 20 novembre 2014, du 11 juin 2015, du 5 mai 2016, du 2 juin 2016, du 20 octobre 2016, du 24 mai 2018 et du 16 mai 2019.
2. En particulier, les modifications servent à régler deux divergences entre les versions anglaise et française du *Règlement* ainsi qu'à supprimer un renvoi à un document externe incorporé par renvoi qui n'était pas accessible.
3. Par ailleurs, les modifications cherchent à apporter des précisions sur l'accréditation de laboratoires, un point soulevé à l'origine pour le *Règlement modifiant le Règlement sur les BPC et abrogeant le Règlement fédéral sur le traitement et la destruction des BPC au moyen d'unités mobiles* (le DORS/2014-75) que le Comité mixte a étudié le 11 juin 2015 et le 15 février 2018. Le point conserve néanmoins toute sa pertinence au regard du *Règlement* et d'autres règlements de même nature qui relèvent du ministère de l'Environnement.

GH/mn

Appendix M

Item No. 13

SOR/2020-92

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE
PROTECTION REGULATIONS

Immigration and Refugee Protection Act

P.C. 2020-262

October 14, 2020

This amending regulation adds subsection 47(4) to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* in response to the recommendation made by the Joint Committee in connection with SOR/2002-227 (before the Committee on 15 May 2008, 11 June 2015, 1 December 2016, 28 September 2017 and 1 November 2018).

Subsection 47(4) sets out certain factors that an immigration officer, the Immigration Division, or the Minister, as the case may be, must consider when deciding whether a person will be allowed to provide a guarantee in relation to various obligations imposed under the *Immigration and Refugee Protection Act* or the Regulations. It was the view of the Committee that enshrining these factors in law would reduce the risk that a person may be subject to the arbitrary or inconsistent exercise of discretionary power by administrative officials.

SA/mn

Annexe M

Item No. 13**TRANSLATION/TRADUCTION**

DORS/2020-92

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS**

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés

C.P. 2020-262

Le 14 octobre 2020

Ce règlement modificatif ajoute le paragraphe 47(4) au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, conformément à la recommandation formulée par le Comité mixte au sujet du DORS/2002-227 (dont le Comité a été saisi le 15 mai 2008, le 11 juin 2015, le 1^{er} décembre 2016, le 28 septembre 2017 et le 1^{er} novembre 2018).

Le paragraphe 47(4) établit certains facteurs que l'agent d'immigration, la Section de l'immigration ou le ministre, selon le cas, doit prendre en considération pour décider si une personne sera autorisée à fournir une garantie d'exécution relativement à diverses obligations imposées par la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* ou le Règlement. Le Comité a estimé que l'inscription de ces facteurs dans la loi réduirait le risque qu'une personne soit soumise à l'exercice arbitraire ou incohérent du pouvoir discrétionnaire des fonctionnaires administratifs.

SA/mn