

Annexe E

**TRANSLATION/TRADUCTION**

Le 14 juin 2016

Monsieur Laurent Pellerin
Président, Conseil des produits agricoles du Canada
Ferme expérimentale centrale
960, avenue Carling, édifice 59
Ottawa (Ontario) K1A 0C6

Monsieur,

N/Réf.: DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

J'ai étudié le texte réglementaire susmentionné avant son étude par le Comité mixte et noté que, selon l'article 2 de l'Ordonnance portant modification, les modifications sont entrées en vigueur le 24 avril 2016. Elles ont cependant été faites le 25 avril 2016 et enregistrées le 29 avril 2016. L'article 2 entend donc donner un effet rétroactif aux modifications en question.

Il est bien connu qu'un pouvoir réglementaire clair est requis pour qu'un règlement ait un effet rétroactif. Ce pouvoir n'existe pas dans la *Loi sur les offices des produits agricoles*. Comme il prévoit une entrée en vigueur antérieure au jour où l'*Ordonnance* a été prise, l'article 2 contrevient manifestement à la *Loi*. Cela étant, nous aimerions savoir pourquoi l'article prévoit une entrée en vigueur le 24 avril 2016.

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

Peter Bernhardt
Conseiller juridique principal

c. c. Mme Andrea Lyon, sous-ministre
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 29 août 2016

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

Monsieur,

Objet: DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

La présente fait suite à votre lettre à M. Laurent Pellerin datée du 14 juin 2016 qui a été transmise à l'organisation des Producteurs d'œufs d'incubation du Canada (POIC), le 27 juillet 2016.

Les POIC déplorent que le texte réglementaire susmentionné (« l'Ordonnance modifiant les redevances ») ait été enregistré cinq jours après la date d'entrée en vigueur indiquée, soit le 24 avril 2016. Les POIC avaient lancé le processus de modification en mars 2016 et reçu les copies approuvées et estampillées le 15 avril 2016. Malheureusement, il a fallu plus de neuf jours pour rassembler les directeurs des POIC en vue de l'approbation officielle de l'Ordonnance modifiant les redevances, et faire faire aux dites copies l'aller et retour, pour qu'elles soient signées, entre le bureau des POIC et mon bureau à Petrolia, en Ontario.

La redevance nationale n'a pas changé depuis février 2015. Les modifications en question entendent seulement refléter l'augmentation des redevances imposées par les commissions provinciales. C'est pourquoi, même si les POIC déplorent l'enregistrement tardif de l'Ordonnance modifiant les redevances, je pense que cela n'aura pas de conséquences pratiques.

Je voudrais par ailleurs profiter de l'occasion pour répondre aux demandes du Comité mixte permanent relativement au *Règlement canadien sur la fixation des prix des œufs d'incubation de poulet de chair (marché interprovincial)*, au *Règlement sur l'octroi de permis visant les œufs d'incubation de poulet de chair et les poussins du Canada* et au *Règlement canadien sur la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair et des poussins*. Je suis heureux de vous annoncer que le processus de modification est presque terminé et que l'enregistrement des textes réglementaires modificatifs est imminent.



- 2 -

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous souhaitez discuter davantage des points évoqués ci-dessus.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Jack Greydanus
Président

c. c. M. Laurent Pellerin, président
Conseil des produits agricoles du Canada
Mme Andrea Lyon, sous-ministre
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 14 mars 2018

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

Madame,

Objet: DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

La présente donne suite à votre lettre du 14 juin 2016 concernant l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*.

Le Conseil des produits agricoles du Canada (CPAC) est d'accord avec l'interprétation du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (Comité mixte) selon laquelle la *Loi sur les offices des produits agricoles* n'autorise pas l'application rétroactive des règlements et ordonnances. Le CPAC convient aussi que la date indiquée pour l'entrée en vigueur des modifications à l'Ordonnance susmentionnée pose problème.

Le 15 février 2018, le CPAC a tenu une conférence téléphonique avec Les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada (POIC) afin de discuter du problème soulevé par le Comité mixte.

Les POIC reconnaissent le problème et indiquent qu'ils n'utiliseront plus de date précise pour l'entrée en vigueur de l'Ordonnance (c.-à-d. que l'Ordonnance entre en vigueur le jour de son enregistrement).

Les POIC ont aussi confirmé au CPAC que des redevances ont été perçues au cours de cette période. Le CPAC, dans son rôle de supervision des offices nationaux de commercialisation, travaille en collaboration avec les POIC afin d'évaluer les répercussions sur le secteur.

- 2 -



Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec Nathalie Durand, directrice générale par intérim, à nathalie.durand@agr.gc.ca ou au 613-759-1562.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Mike Pickard
Président et administrateur général par intérim

c. c. M. Chris Forbes, sous-ministre
Agriculture et Agroalimentaire Canada

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

—
SÉ DU SÉNAT
OTTAWA K1A 0A4
TEL : 995-0751
TÉLÉCOPIEUR : 943-2109



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

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



Translation/Traduction

Le 16 octobre 2019

Monsieur Brian Douglas
Président et administrateur général
Conseil des produits agricoles du Canada
Ferme expérimentale centrale
Immeuble 59, pièce 205
960, avenue Carling
Ottawa (Ontario) K1A 0C6

brian_douglas@canada.ca

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

Je me reporte à la lettre de votre prédécesseur, datée du 14 mars 2018, et je vous saurais gré de me dire si le Conseil des produits agricoles du Canada et les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada ont terminé l'évaluation de l'incidence de l'application rétroactive non autorisée de l'instrument mentionné ci-haut. En particulier, je crois que le Comité mixte aimerait savoir si une solution a été trouvée et mise en œuvre pour corriger la perception non autorisée de redevances avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance modificative.

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

Bien à vous,

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique principale par intérim

c. c. : M. Chris Forbes, sous-ministre
Agriculture et Agroalimentaire Canada
chris_forbes@canada.ca



Conseil des produits agricoles
du Canada

Ferme expérimentale centrale
Édifice 59
960, avenue Carling
Ottawa, Ontario K1A 0C6

Farm Products Council
of Canada

Central Experimental Farm
Building 59
960 Carling Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0C6



RECEIVED / REÇU

NOV. 25, 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Le 25 novembre 2019

M^{me} Cynthia Kirkby
Conseillère juridique principale par intérim
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a/s
du Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Objet : ***DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance
sur les redevances à payer pour la commercialisation
des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada***

Madame,

Pour faire suite à votre lettre du 16 octobre 2019 concernant la mesure demandée par le Comité mixte relativement à cette ordonnance, je joins une lettre reçue récemment des Producteurs d'œufs d'incubation du Canada (POIC) qui explique la situation, l'impact évalué et les solutions mises en œuvre pour corriger les problèmes rencontrés.

Comme vous pouvez le constater, l'impact financier a été relativement mineur et le Conseil des produits agricoles du Canada (CPAC) n'a reçu aucune plainte à ce sujet. Le CPAC est satisfait des mesures correctives prises par les POIC pour éviter que le problème ne se reproduise à l'avenir. De plus, les POIC ont confirmé que le seul producteur touché par la situation se verra rembourser le montant total des redevances non autorisées perçues de 40,15 \$.

.../2

Canada



Au nom du CPAC, nous sommes heureux que le Comité mixte ait porté cette question à notre attention, étant donné qu'elle touche aux responsabilités des POIC à la suite de l'approbation des modifications sur les redevances par le Conseil. Nous sommes heureux que les POIC aient réagi aux problèmes rencontrés et qu'ils aient pris des mesures pour les corriger.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec Bill Edwardson, gestionnaire, Analyse de la réglementation et des politiques, à l'adresse william.edwardson@canada.ca.

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

Brian Douglas

Président et administrateur

général

p. j.

Lettre des POIC datée du 25 octobre 2019 concernant : DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

c. c. M. Chris Forbes, sous-ministre, Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire



Le 25 octobre 2019

Monsieur Brian Douglas, président
Conseil des produits agricoles du Canada
Ferme expérimentale centrale
960, avenue Carling, Édifice 59
Ottawa (Ontario)
K1A0C6

Objet : DORS/2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre du 16 octobre 2019 du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation qui a été envoyée aux Producteurs d'œufs d'incubation du Canada (POIC).

Les POIC ont reconnu que l'ordonnance (DORS/2016-79) modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada a été enregistrée cinq jours après la date d'entrée en vigueur qui y est énoncée, soit le 24 avril 2016. Tel qu'il est expliqué dans la lettre envoyée précédemment au Comité mixte permanent, les POIC avaient lancé le processus de modification en mars 2016 et reçu les copies approuvées et estampillées le 15 avril 2016. Malheureusement, il a fallu plus de neuf jours pour rassembler les directeurs des POIC en vue de l'approbation officielle de l'Ordonnance modifiant les redevances, et faire faire auxdites copies l'aller et retour, pour qu'elles soient signées, entre le bureau des POIC et le président. Le Conseil d'administration des POIC a pris des mesures pour améliorer le processus et accélérer l'enregistrement des modifications réglementaires. Comme vous le savez, au nombre de ces mesures figure la délégation au directeur exécutif du pouvoir de signer l'ordonnance une fois que le Conseil d'administration l'a approuvée. De plus, les POIC n'utiliseront pas une date précise pour l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Ces mesures aideront à éviter que la situation ne se reproduise.

L'ordonnance DORS/2016/79 visait à refléter l'augmentation des redevances imposées par les offices provinciaux de commercialisation des POIC et à modifier en conséquence le taux de redevance qui devait s'appliquer aux œufs d'incubation de poulet de chair commercialisés de la zone non réglementée à la zone réglementée. Ce taux est fondé sur la moyenne des redevances combinées pour les six provinces signataires. Par conséquent, les taux des redevances en Alberta, en Saskatchewan et en Ontario ont légèrement augmenté, passant à 0,0134 \$, 0,01 \$ et 0,00521 \$



respectivement, tandis que le taux des redevances par œuf d'incubation de poulet de chair commercialisé de la zone non réglementée à la zone réglementée est passé de 0,011408 \$ à 0,0124683 \$. Il n'y a pas eu de modification au taux national des redevances des POIC, qui est demeuré à 0,00320 \$ par œuf d'incubation de poulet de chair.

Les POIC ont été en mesure de confirmer que 37 800 œufs d'incubation de poulet de chair sont entrés dans la zone réglementée en provenance du Nouveau-Brunswick le 26 avril 2016 dans le cadre du contrat de commercialisation ordonnée des POIC. Les redevances sur ces œufs d'incubation de poulet de chair ont été perçues par les Producteurs d'œufs d'incubation du Québec au taux de 0,0124683 \$ par œuf d'incubation de poulet de chair. Aucun mouvement interprovincial n'a eu lieu pour ce qui est de l'Alberta, de la Saskatchewan et de l'Ontario au cours de cette période. Donc, aucune redevance n'a été perçue par les offices de ces provinces.

Par conséquent, les redevances ont été perçues à un taux inexact. Le montant total des redevances non autorisées perçues pour la période du 25 avril au 28 avril 2016 s'élevait à 40,15 \$. Ce montant n'a pas été transmis aux POIC, mais a été retenu par la Commission des produits du Québec à titre de frais administratifs conformément aux protocoles d'entente qui servent à officialiser et à confirmer le partage des redevances qui sont perçues sur l'expédition de tous les œufs d'incubation de poulet de chair expédiés du Nouveau-Brunswick au Québec dans le cadre des contrats de commercialisation ordonnée.

À l'heure actuelle, les POIC estiment que la perception du taux de redevance erroné résultant de la situation a eu un impact minime sur l'industrie. Toutefois, comme il a été mentionné ci-dessus, des mesures ont été prises pour veiller à ce que la situation ne se reproduise plus.

N'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez discuter davantage de cette question.

Drew Black
Directeur exécutif

Fin :
Rapport sur les mouvements interprovinciaux des POIC (période du 24 avril 2016 au 30 avril 2016)



CHEP Report on the Interprovincial Movement of Broiler Hatching Eggs (eggs) Rapport des POIC sur le mouvement interprovincial d'œufs d'incubation (œufs)

Période du 24 avril 2016 au 30 avril 2016

FROM/DE:	To/À							TOTAL
	B.C./C.-B.	Alberta	Saskatchewan	Manitoba	Ontario	Québec	N.S./N.-É.	
B.C./C.-B.	0	0	0	0	0	0	0	0
Alberta	0	0	0	0	0	0	0	0
Saskatchewan	0	0	0	0	0	0	0	0
Manitoba	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	0	0	0	6 120	4 320	0	0	10 440
N.S./N.-É.	0	0	0	0	0	0	0	231 480
NB/PE/NTL N.-B./Î.-P.- É./T.-N.	0	0	0	0	0	37 800	0	37 800
TOTAL	0	0	0	6 120	4 320	37 800	0	231 480
TOTAL	0	0	0	6 120	4 320	37 800	0	279 720

Sources: CHEP, AAFIC (Atlantic provinces only) / POIC, AAC (Provinces Atlantique seulement)



Farm Products Council
of Canada

Central Experimental Farm
Building 50
980 Carling Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0C6

Conseil des produits agricoles
du Canada

Foarme expérimentale centrale
Edifice 50
880, avenue Carling
Ottawa, Ontario K1A 0C6



Le 29 janvier 2020

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

Madame,

RECEIVED/REÇU
JAN. 29, 2020

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Objet : DORSI2016-79, Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

Pour faire suite à notre lettre du 25 novembre 2019 concernant la mesure demandée par le Comité mixte relativement à cette ordonnance, je suis heureux de vous informer que les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada ont confirmé que le remboursement du montant total de la redevance non autorisée de 40,15 \$ a été versé au seul producteur touché par l'écart des dates de couverture déterminées par le Comité mixte.

Au nom du CPAC, je suis heureux que le Comité mixte ait porté cette situation à notre attention.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à communiquer avec Bill Edwardson, gestionnaire, Analyse de la réglementation et des politiques, à l'adresse william.edwardson@canada.ca.

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

Brian Douglas
Président et administrateur général

c. c. M. Chris Forbes, sous-ministre, Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

Canada

Appendix F

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

JOINT CHAIRS

SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBREGHT, 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

CO PRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBREGHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ

September 11, 2017

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

lucie.vignola@tc.gc.ca

Dear Ms. Vignola:

Our File: SOR/2017-83, Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

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

First, there is a discrepancy between the English and French versions of the Resolution adopted by the Pacific Pilotage Authority. The English version indicates that the proposed regulations published in Part I of the *Canada Gazette* were “in the annexed form.” The French version, however, indicates the proposed regulations were substantially in the annexed form (“conforme en substance au texte ci-après”). As far as I can tell, the proposed regulations and the final regulations are in fact the same, and an explanation for this discrepancy would be valued.

In addition, there is a footnote missing from the French version of the Regulations published in Part II of the *Canada Gazette*. Would you please call this to the attention of the person responsible for including those in the published document?

- 2 -



Finally, the new section 18 of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations* establishes a "Technology Charge":

For each assignment to a ship set out in column 1 of Schedule 2, in waters set out in column 2, a technology charge of \$20 is payable in addition to any other charges.

The Regulatory Impact Analysis Statement accompanying the published version of the Regulations explains that this is "a \$20 per assignment technology fee (replacing Portable Pilotage Units [PPUs]." Additional information about this fee would be appreciated, in particular with respect to how this fits within the authority to prescribe tariffs for pilotage charges.

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

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

Cynthia Kirkby
Counsel

/mn



Transport Canada / Transports Canada



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

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

DEC 18 2017

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

RECEIVED/REÇU
DEC 20 2017
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Your file: SOR/2017-83, *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*

Thank you for your letter dated September 11, 2017, to my predecessor, Ms. Lucie Vignola, in which you raised issues regarding the above-mentioned Regulations.

Thank you also for bringing to Transport Canada's attention the missing footnote from the French version of the *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, published in Part II of the *Canada Gazette*. The error has been noted and we will pay careful attention to consistency with the comparative French and English review of the Regulations for future publications. With respect to the discrepancy between the English and French version of the Resolutions, the French version would be more precise if it read "conforme au texte ci-après". Again, the department will pay closer attention moving forward.

Regarding the new section 18, the Pacific Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

.../2



- 2 -



It is the Authority's interpretation that Subsection 33(1) of the *Pilotage Act* provides for a broad authority to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges:

33(1) An Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority for pilotage and, without restricting the generality of the foregoing, may fix tariffs of pilotage charges for [...]

The Portable Pilotage Units (PPUs) have become a critical part of the suite of equipment which pilots use to perform their pilot duties. The cost of the PPUs are being recovered on a per assignment basis. In this way, the costs of capital equipment are paid for by all users in proportion to their relative use of the service. The Authority uses a tariff to pay for these services so that once the costs have been recovered the tariff can be eliminated.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Tom Oommen
Director General
Corporate Secretariat

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

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



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

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



October 31, 2019

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

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our File: SOR/2017-83, Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff
Regulations

I am in receipt of Mr. Tom Oommen's letter dated 18 December 2017 and would appreciate your further advice before placing the above-mentioned instrument before the Joint Committee.

Prior to the passage of Bill C-97 (S.C. 2019, c. 29), which will replace subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, the Department was asked how section 18 of the Regulations, which imposes a technology charge to replace Portable Pilotage Units (PPUs), was authorized by subsection 33(1). In its response, the Department states that

It is the [Pacific Pilotage Authority's] interpretation that Subsection 33(1) of the *Pilotage Act* provides for a broad authority to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges[.]

In other words, the Authority is solely relying on the general enabling authority found in the opening words of subsection 33(1) as the legal authority to prescribe the technology charge. Courts, however, tend to interpret general enabling authorities "very narrowly," and to accord them only a "limited scope" if a regulation

- 2 -

relies solely on such an authority for the regulation's making (see Paul Salembier, *Regulatory Law and Practice in Canada*, 2004, p. 243). Furthermore, the term "pilotage charge" is itself not defined anywhere in the Act or Regulations, so the scope of the term remains unclear. This being the case, it is not entirely certain that the opening words of subsection 33(1) alone are sufficient to authorize regulations prescribing technology charges.

However, paragraph 33(1)(f) does allow for the Authority to fix tariffs of pilotage charges for "the use of telecommunication equipment." It would appear then that it was Parliament's intention for the Authority to be able to fix tariffs for the use of certain technology related to the delivery of pilotage services. Based on the Department's explanation that PPU's "have become a critical part of the suite of equipment which pilots use to perform their pilot duties," it could perhaps be argued that a technology charge imposed for the use of a PPU is comparable to a pilotage charge one would expect to be fixed under paragraph 33(1)(f).

In light of this, I would appreciate your view on whether, when read together, the underlying intent of paragraph 33(1)(f) and the general authority found in the opening words of section 33(1) of the Act could be found to serve as sufficient authority to impose a technology charge under section 18 of the Regulations.

I look forward to receiving your comments concerning the foregoing.

Sincerely,



Geoffrey Hilton
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
MARCH 2, 2020
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

File: SOR/2017-83, Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Thank you for your letter dated October 31, 2019, seeking further clarification on section 18 of the above-mentioned Regulations and whether a technology charge to replace Portable Pilotage Units can be imposed under subsection 33(1) of the *Pilotage Act*.

The Pacific Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

The Authority is of the view that subsection 33(1) of the *Pilotage Act* cannot be read nor interpreted in a restrictive manner in light of the purposive interpretation approach which has been adopted by the Supreme Court of Canada since 2013 in the *Shoppers Drug Mart Inc. v Ontario (Minister of Health and Long-Term Care)*, 2013 SCC 64, [2013] 3 SCR 810. When interpreting the regulation-making authority in subsection 33(1), the principles and objects in sections 2, 18 and 33(3) of the Act need to be taken into consideration. The Authority is also of the opinion that paragraph 33(1)(f) strengthens its interpretation and does give it the power to fix tariffs for the use of certain technology related to the delivery of pilotage services.

As a result, the Authority believes that, when the above provisions of the Act are read together, subsection 33(1) of the Act does serve as sufficient authority to impose a technology charge under section 18 of the Regulations.

I trust that the forgoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Lawrence Hanson
Assistant Deputy Minister
Policy

Enclosure

Canada

Annexe F

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

6/6 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 DUSSÉAULT, M.P.



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

6/6 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 DUSSÉAULT, DÉPUTÉ



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 11 septembre 2017

M^{me} Lucie Vignola
Directrice générale
Secrétariat ministériel
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
29^e étage – arrêt postal XM
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

lucie.vignola@tc.gc.ca

N/Réf : DORS/2017-83, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de
l'Administration de pilotage du Pacifique

Madame,

J'ai examiné le règlement modificatif susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je vous saurais gré de me donner votre avis au sujet des questions suivantes :

D'abord, il existe une divergence entre les versions anglaise et française de la résolution adoptée par l'Administration de pilotage du Pacifique. La version anglaise indique que le projet de règlement a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* « in the annexed form » (de façon conforme au texte ci-après). La version française indique toutefois que le projet de règlement a été publié de façon « conforme en substance au texte ci-après ». Le projet de règlement et le règlement définitif étant à ma connaissance identiques, une explication quant à cette divergence serait appréciée.

En outre, une note de bas de page est manquante dans la version française publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Auriez-vous l'obligeance de porter cette question à l'attention de la personne chargée d'inclure ces notes dans le document publié?



- 2 -

Enfin, le nouvel article 18 du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* prévoit un « droit de technologie » :

Pour toute affectation à un navire mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux indiquées à la colonne 2, un droit de technologie de 20 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

Dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation accompagnant la version publiée du *Règlement*, on explique qu'il s'agit d'un « droit relatif à la technologie de 20 \$ par affectation (remplacement d'Unités de pilotage portables [UPP]) ». Nous vous saurions gré de nous fournir des renseignements supplémentaires sur ce droit, particulièrement en ce qui a trait à la manière dont cela cadre avec le pouvoir d'établir des tarifs à l'égard des droits de pilotage.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE
PAR CYNTHIA KIKBY]

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mn



ENTÊTE DE TRANSPORTS CANADA

Le 18 décembre 2017

TRANSLATION/TRADUCTION

M^{me} Cynthia Kirkby
Conseillère juridique
Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) KIA 0A4

**V/Ref. : DORS/2017-83, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de
l'Administration de pilotage du Pacifique**

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 11 septembre 2017 à ma prédécesseure, M^{me} Lucie Vignola, dans laquelle vous avez soulevé des questions au sujet du règlement susmentionné.

Je vous remercie également d'avoir porté à l'attention de Transports Canada la note de bas de page manquante dans la version française du *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*. L'erreur a été notée et nous porterons une attention particulière à l'uniformité dans l'examen comparatif des versions française et anglaise du *Règlement* pour les publications ultérieures. En ce qui concerne la divergence entre les versions anglaise et française du *Règlement*, la version française serait plus précise si elle utilisait l'expression « conforme au texte ci-après ». Encore une fois, le Ministère sera plus vigilant à l'avenir.

En ce qui concerne le nouvel article 18, l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a pris connaissance de votre lettre et formule les commentaires suivants en réponse aux questions soulevées.

L'interprétation de l'Administration est que le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* prévoit un pouvoir général en matière de prise de règlements établissant des tarifs à l'égard des droits de pilotage :

33(1) Une Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés; elle peut notamment fixer les tarifs des droits à payer pour [...]

Les Unités de pilotage portables (UPP) sont devenues une partie essentielle du matériel qu'utilisent les pilotes dans le cadre de leurs fonctions. Le coût des UPP est recouvré en fonction de l'affectation. Ainsi, les coûts des biens d'équipement sont payés par tous les utilisateurs en proportion de leur utilisation respective du service. L'Administration utilise un tarif pour payer ces services de sorte qu'une fois les coûts recouverts, le tarif peut être éliminé.



- 2 -

En espérant que ces précisions répondent à vos questions, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR TOM
OOMMEN]

Tom Oommen
Directeur général
Secrétariat ministériel

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 31 octobre 2019

M. 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

N/Réf. : DORS/2017-83, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de
l'Administration de pilotage du Pacifique

Monsieur,

J'ai reçu la lettre de M. Tom Oommen datée du 18 décembre 2017 et j'aimerais obtenir votre opinion avant de saisir le Comité mixte du règlement modificatif susmentionné.

Avant l'adoption du projet de loi C-97 (L.C. 2019, ch. 29), qui prévoit le remplacement du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, on a demandé au Ministère en quoi le paragraphe 33(1) habilitait l'article 18 du *Règlement*, lequel impose un droit de technologie en remplacement d'Unités de pilotage portables (UPP). Dans sa réponse, le Ministère déclare :

L'interprétation de l'Administration de pilotage du Pacifique est que le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* prévoit un pouvoir général en matière de prise de règlements établissant des tarifs à l'égard des droits de pilotage.

Autrement dit, l'Administration se fonde uniquement sur la disposition habilitante générale présentée au tout début du paragraphe 33(1) comme autorisation légale pour l'établissement du droit de technologie. Or, les tribunaux ont tendance à interpréter les dispositions habilitantes générales de façon « très étroite » et à leur accorder une « portée limitée » si la prise d'un règlement est fondée uniquement sur



- 2 -

une telle disposition (voir Paul Salembier, *Regulatory Law and Practice in Canada*, 2004, p. 243). En outre, le terme « droit de pilotage » n'est défini nulle part ni dans la *Loi* ni dans le *Règlement*, si bien que la portée du terme demeure imprécise. Cela étant, il n'est pas tout à fait certain que la formulation employée au tout début du paragraphe 33(1) suffise à elle seule à habiliter l'établissement de droits de technologie par voie réglementaire.

Cependant, l'alinéa 33(1)f autorise l'Administration à fixer des tarifs à l'égard des droits de pilotage pour « l'usage de matériel de télécommunication ». Il semblerait donc que le Parlement ait eu l'intention de permettre à l'Administration de fixer des tarifs pour l'utilisation de certains systèmes technologiques liés à la prestation de services de pilotage. Selon l'explication du Ministère voulant que les UPP soient devenues une partie essentielle du matériel qu'utilisent les pilotes dans le cadre de leurs fonctions, on pourrait peut-être soutenir qu'un droit de technologie imposé pour l'utilisation d'une UPP est comparable à un droit de pilotage dont on pourrait s'attendre qu'il soit fixé en vertu de l'alinéa 33(1)f.

À la lumière de ce qui précède, je vous saurais gré de m'indiquer si, selon vous, l'intention de l'alinéa 33(1)f et la disposition habilitante générale présentée au tout début du paragraphe 33(1) de la *Loi*, en les considérant ensemble, pourraient suffirent à autoriser l'imposition d'un droit technologique en vertu de l'article 18 du *Règlement*.

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

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE
PAR GEOFFREY HILTON]
Geoffrey Hilton
Conseiller juridique

/mn



ENTETE DE TRANSPORTS CANADA

Le 2 Mars 2020

TRANSLATION/TRADUCTION

**Dossier : DORS/2017-83, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de
l'Administration de pilotage du Pacifique**

Je vous remercie pour votre lettre du 31 octobre 2019, dans laquelle vous demandez des précisions sur l'article 18 du *Règlement* susmentionné et sur le pouvoir d'imposer un droit de technologie en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a examiné votre lettre et formule les commentaires suivants à l'égard des questions soulevées.

L'Administration est d'avis que le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* ne peut être lu ni interprété de manière restrictive compte tenu de l'approche de l'interprétation fondée sur l'objet visé adoptée par la Cour suprême du Canada depuis 2013 dans l'arrêt *Shoppers Drug Mart Inc. c. Ontario (ministre de la Santé et des Soins de longue durée)*, 2013 CSC 64, [2013] 3 RCR 810. Pour interpréter le pouvoir réglementaire au paragraphe 33(1), les principes et objets des articles 2 et 18 et du paragraphe 33(3) de la *Loi* doivent être pris en considération. L'Administration est aussi d'avis que l'alinéa 33(1)f renforce son interprétation et lui donne effectivement le pouvoir de fixer des tarifs pour l'utilisation de certains systèmes technologiques liés à la prestation du service de pilotage.

L'Administration croit donc que, en considérant ensemble les dispositions de la *Loi* susmentionnées, le paragraphe 33(1) de la *Loi* habilite l'Administration à imposer un droit de technologie en vertu de l'article 18 du *Règlement*.

J'espère que cette réponse vous sera satisfaisante et je vous prie d'accepter mes meilleures salutations.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE
PAR TOM LAWRENCE HANSON]

Lawrence Hanson
Sous-ministre adjoint
Politique

Pièce jointe

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 BADAWIEY, 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 BADAWIEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



July 10, 2017

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

lucie.vignola@tc.gc.ca

Dear Ms. Vignola:

Our File: SOR/2017-105, Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee and note that it resolves the issue raised in connection with the instrument registered as SOR/2015-71, by replacing the undefined term “Canadian pilot” with the defined term “licensed pilot.” As a result, that file will be closed. Your comments on the following matters would be appreciated.

As a preliminary matter, I note that footnote (a) is missing from the French version of the Regulations published in the *Canada Gazette*. It would be appreciated if you could bring that to the attention of the responsible person.

1. Paragraph 2(2)(b)

This paragraph states that, for the purposes of the Regulations, “there is a cancelled sail when, after a pilot reports for duty at a designated boarding point, the ship is overdue to sail by at least three hours.” If the ship is overdue to sail by at least three hours because the pilot is late in reporting for duty, would this still be considered a cancelled sail? If not, it would seem this paragraph should be amended to preclude this interpretation. Subsection 4(1) of Schedule 1 might provide an



example in this regard (“delayed ... for more than one hour after the pilot reports for duty”).

2. Section 4

Section 4 states:

A surcharge of 5% for apprentice pilot training is payable on each pilotage charge payable under section 3 in accordance with any of Schedules 1 to 3 for a pilotage service provided on or before December 31, 2018.

An explanation of how a surcharge for apprentice pilot training is authorized by subsection 33(1) of the *Pilotage Act* would be appreciated.

3. Schedule 1, section 5

Each of the three subsections of section 5 establishes a “basic charge,” and subsection 5(2) establishes a “maximum basic charge,” but no indication is given of how the three subsections work together. I note that the previous version of the Regulations indicated that the “basic charge” under subsection (2) was “in addition to the basic charge set out in subsection (1),” and further that the “maximum basic charge” applied only in respect of subsection (2), so that the cumulative “basic charge” might in fact exceed the “maximum basic charge.” Why were these details not included in the current version of the Regulations? Is it still intended that each of these “basic charges” is “in addition to” the others? Is the “maximum basic charge” in fact not necessarily the “maximum”?

In addition, while subsection 5(1) applies in respect of both a “cancelled order” and a “cancelled sail,” subsections 5(2) and (3) apply only in respect of a “cancelled order.” Subsection 5(2) states:

If there is a cancelled order more than one hour after the pilot reports for duty at a designated boarding point, a basic charge of \$92 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancelled order. The maximum basic charge for any 24-hour period is \$2,208.

If, after the pilot has reported for duty at a designated boarding point, the ship is overdue to sail by at least three hours, this would meet the definition of “cancelled sail.” It would seem there could be an unintended consequence, then, in that the owner, master of the ship or person with the responsibility of the ship could just decide not to “cancel” the order once the pilot has arrived, so that only the “basic charge” for a “cancelled sail” would apply rather than the potentially additional “basic charges” for a “cancelled order.”

- 3 -



To summarize, it seems the amendments as drafted may not represent what was intended. The same comments apply with respect to section 4 of Schedule 2 as well. The comment about referring only to a “cancelled order” and not also a “cancelled sail” may also be relevant to subsection 2(2) of Schedule 3.

4. Schedule 1, subsection 8(1)

This subsection refers twice to a “normal” boarding point, while other provisions refer instead to a “designated” boarding point. What is the difference between these two terms?

5. Schedule 3, section 1

What is the legal significance of the words “in a year” in this section?

6. Schedule 3, paragraph 1(h)

This paragraph indicates that the basic charges for any pilotage service include “the travel expenses of the pilot ... including transportation, meals and lodging.” In Schedules 1 and 2, the basic charge includes “an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by the pilot” (emphasis added). Why is the basic charge set out in Schedule 3 not limited to “reasonable” travel expenses, in the same manner as Schedules 1 and 2?

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mh



Transport Canada / Transports Canada

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



Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

OCT 25 2017

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

RECEIVED / REÇU

OCT. 27, 2017

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Your file: *SOR/2017-105, Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*

Thank you for your letter dated July 10, 2017, to my predecessor, Ms. Lucie Vignola, in which you raised issues regarding the above-mentioned Regulations. Thank you also for bringing to our attention the missing footnote (a) in the French version of the *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, published in the *Canada Gazette*. The error has been noted and we will pay careful attention to consistency with the comparative French and English review of the Regulations for future publications. Furthermore, the Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

1. Paragraph 2(2)(b)

The concern of a pilot reporting late and the implications on the cancelled sail are addressed currently in the wording of the paragraph. The wording states "after the pilot reports for duty". Thus, if a pilot is late, he or she has not yet reported for duty and the three hours would only start once he or she has reported for duty. The wording is consistent with Schedule 1, subsection 4(1) "after the pilot reports for duty".

..../2



- 2 -

2. Section 4

The chapeau of subsection 33(1) of the *Pilotage Act* provides that

33(1) An Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority for pilotage and, without restricting the generality of the foregoing, may fix tariffs of pilotage charges for [...]	33 (1) Une Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés; elle peut notamment fixer les tarifs des droits à payer pour : [...]
--	---

Our interpretation is that the authority to prescribe tariffs for pilotage charges in subsection 33(1) of the *Pilotage Act* includes the authority to prescribe surcharges on those tariffs. This interpretation has been applied in the past for different reasons. For transparency purposes, apprentice pilot training was specified as the reason for the surcharge in these regulatory amendments.

3. Schedule 1, section 5 and Schedule 2, section 4

The reference to “maximum charge for a 24-hour period” pertains to the basic charge that is applied to each hour or part hour that passes between the time the pilot has reported for duty and the cancelled sail. These sections will be amended as part of the 2018 tariff amendments to ensure clarity on the intent.

4. Schedule 1, subsection 8(1)

The term “normal boarding points” refers to “designated” boarding points within the pilot’s assigned district. The term “normal” is used to distinguish between the designated boarding points that fall within the pilot’s district, for which the regular fee structure is established, and a designated boarding point that falls outside the pilot’s district, for which additional charges would apply (thus the term “overcarriage”).

Pilots board and disembark vessels at designated boarding points; these are locations that have been determined to be safe and for which general tariffs can be easily calculated. Typically, pilots board vessels within their own districts, which are considered their “normal boarding points”. In certain cases, however, a pilot is not able to board or disembark at his or her “normal boarding point” and must board or disembark in another district. This circumstance is called “overcarriage” and this is the only circumstance in the Regulations where there is reference to “normal boarding points.”

.../3



- 3 -

5. Schedule 3, section 1

The words "in a year" are necessary to make clear that the charges are now applicable any time in a year. The previous Regulations specified that the charge applied between July 20 and October 31. It is important for customers to understand that there is a difference in how the charges are being determined as compared to the previous tariffs.

6. Schedule 3, paragraph 1 (b)

Given that the intent of the tariff charges are to recover costs, in order to charge an "amount equal to reasonable travel and other expenses incurred" there must be sufficient and consistent traffic to absorb the actual costs over the period of a year. In Churchill, as per schedule 3, the low level of demand combined with other operating factors (i.e. delays, accommodation, etc), cause costs to fluctuate dramatically by job or assignment. As a result, in order to ensure cost recovery, the actual costs must be charged.

For example, if the customer has requested pilotage service for July 17th and all the travel arrangements are made accordingly and the pilot is sent to Churchill from Toronto, even if the customer changes his order to July 20th, the Authority needs to recover the travel costs starting from the 17th; this could be at a greater cost if there is a premium on hotels, a need to pay for an extra week of car rental, etc. While this may not always seem "reasonable" by other standards, this is the cost of doing business when there are no economies of scale due to extremely low demand of service at the Port of Churchill.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Tom Oommen
Director General
Corporate Secretariat

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

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

VICE CHAIRS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA 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 DUSSEAU, DÉPUTÉ



December 20, 2017

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

tom.oommen@tc.gc.ca

Dear Mr. Oommen:

Our File: SOR/2017-105, Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

I am in receipt of your letter dated October 25, 2017, and would appreciate your further advice on the following matters before the file is placed before the Joint Committee. The numbering of my original letter is reproduced here, for ease of reference.

1. Paragraph 2(2)(b)

The issue raised is that, in paragraph 2(2)(b), the time at which the pilot arrives is not connected to when the clock begins to run on whether the ship is overdue to sail. That paragraph states that “there is a cancelled sail when, after a pilot reports for duty at a designated boarding point, the ship is overdue to sail by at least three hours.” As currently drafted, two elements are required: the ship is overdue to sail by at least three hours, and at some point before then the pilot reported for duty. There is nothing in this paragraph that indicates the clock only begins to run once the pilot reports for duty.



- 2 -

This can be contrasted with subsection 4(1) of Schedule 1 (emphasis added):

if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$92 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

In this formulation, the clock begins to run once the pilot reports for duty. The timing of the two events is connected; they are not two independent elements as in paragraph 2(2)(b).

If the intent is that in both instances, the clock begins to run once the pilot reports for duty, then this should be made clear in paragraph 2(2)(b). This is especially the case since the formulations are different in the two provisions, which gives the impression that a different outcome was intended.

2. Section 4

The issue raised with respect to section 4 was not about the authority to impose surcharges, which, as noted, has been applied in the past for different reasons. Rather, the question is how a surcharge for apprentice pilot training specifically is authorized by subsection 33(1) of the *Pilotage Act*:

33 (1) An Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority for pilotage and, without restricting the generality of the foregoing, may fix tariffs of pilotage charges for

- (a) the cancellation of a request for the service of a pilot;
- (b) the carriage of a pilot on a ship beyond the area for which the service of the pilot was engaged;
- (c) the detention of a pilot on board ship or otherwise;
- (d) travel and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with an assignment to pilot a ship;
- (e) the use of a pilot boat;
- (f) the use of telecommunication equipment; and
- (g) the service of a licensed pilot on board ship pursuant to a regulation made under paragraph 20(1)(l) requiring a licensed pilot to be on board.

- 3 -



Only those charges that qualify as pilotage charges are authorized by this subsection. The examples of pilotage charges provided in paragraphs (a) through (g) relate to the provision of particular pilotage services, including expenses incurred by the pilot or the Authority in providing or attempting to provide particular pilotage services. This seems distinct from a charge that would go towards training a person who is not yet a pilot. On what basis is that considered a pilotage charge, and therefore authorized by subsection 33(1)?

4. Schedule 1, subsection 8(1)

This subsection refers to a “normal” boarding point while other provisions refer to a “designated” boarding point. Although your letter explains the difference between these terms, that difference does not appear to be clear from the Regulations themselves. Could this be clarified in the law itself, perhaps by adding definitions of the two terms? In the alternative, subsection 8(1) could be amended along the following lines:

If a pilot is unable to board a ship at a designated boarding point in the area for which the pilot’s services are requested and must, in order to board the ship, travel beyond that area...

This would resolve the concern relating to two different terms being used in the law without a clear indication of the difference between them.

I look forward to receiving your reply,

Sincerely,

Cynthia Kirkby
Counsel

/mh



Transport Canada / Transports Canada

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

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

MAY - 2 2018

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

RECEIVED/REÇU
MAY 02 2018
REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Kirkby:

Your file: SOR/2017-105, *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*

Thank you for your letter dated December 20, 2017, seeking further clarification regarding the above-mentioned Regulations. The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

1. Paragraph 2(2)(b)

Your feedback with respect to how a canceled sail is determined is noted. At the next opportunity, the Authority will amend the relevant sections to ensure consistency, as applicable, or to add more clarity when different outcomes are intended.

2. Section 4

In your letter, you question how section 33(1) of the *Pilotage Act* (the Act) authorizes a surcharge for apprentice pilot training. Section 33(3) of the Act requires that the Authority set tariff rates at a level that "permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable". It is also noted that the Act does not allow the Authority to charge any fees outside of the tariffs. As a result, this sole revenue source must allow the Authority to recover all administrative and operational costs.

.../2

Canada



- 2 -

Although the authority to charge for apprentice pilot training does not specifically fall within the situations listed in section 33(1) (a) to (g), it is captured in the *chapeau*, which states "make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority for pilotage and, without restricting the generality of the foregoing...". Should the Authority not be allowed to recover apprentice training costs associated with the delivery of pilotage services through its tariffs, it cannot comply with the Act's mandate to be financially self-sustaining as required by subsection 33(4).

4. Schedule 1, subsection 8(1)

The wording you have proposed is acceptable to the Authority. The subsection will be modified accordingly at the next opportunity.

I trust that the foregoing is satisfactory.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Tom Oommen", written over a horizontal line.

Tom Oommen
Director General
Corporate Secretariat

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



October 31, 2019

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

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our File: SOR/2017-105, Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff
Regulations

I am in receipt of Mr. Tom Oommen's letter dated 2 May 2018 and would appreciate your further advice on the following points before placing the above-mentioned instrument before the Joint Committee.

1. Paragraph 2(2)(b)

The 2019 amendments to the Regulations, SOR/2019-56, did not include the promised amendment to the meaning of "cancelled sail" that would have clarified that the clock for whether a ship is overdue to sail begins once the pilot reports for duty. An explanation as to why this was the case would be valued. It would also be appreciated if you could advise when the amendment will be made.

2. Section 4

Prior to the passage of Bill C-97 (S.C. 2019, c. 29), which will replace subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, the Department was asked how a surcharge for apprentice pilot training was authorized by subsection 33(1). In its recent letter, the Department acknowledges that the authority to charge for apprentice pilot training



- 2 -

does not specifically fall within the examples of pilotage charges listed in paragraphs 33(1)(a) through (g) but is of the view that the power is implied from the general enabling authority found in the opening words of subsection 33(1). The Department adds that should the Great Lakes Pilotage Authority not be able to recover apprentice training costs, then the Authority would not be able to comply with the Act's mandate for pilotage authorities to be financially self-sustaining, as per subsection 33(3) of the Act.

It is not disputed that the Act requires the Authority to operate on a financially self-sustaining basis. That fact, however, does not in itself broaden the scope of the legal authority to prescribe pilotage charges. This aside, the Authority is relying on the general enabling authority found in the opening words of subsection 33(1) as the legal authority to prescribe a surcharge for apprentice pilot training. Courts, however, tend to interpret general enabling authorities "very narrowly," and to accord them only a "limited scope" if a regulation relies solely on such an authority for the regulation's making (see Paul Salembier, *Regulatory Law and Practice in Canada*, 2004, p. 243). This being the case, it would seem then that the scope of the general authority to fix tariffs for pilotage charges is not as broad as the Authority may believe.

While the term "pilotage charge" is itself not defined anywhere in the Act or Regulations, the examples of pilotage charges that follow subsection 33(1) in paragraphs (a) through (g) all relate to expenses incurred by the pilot or the Authority in delivering, or attempting to deliver, pilotage services. It would seem to follow then that any pilotage charge established solely under the general authority of the opening words of subsection 33(1) should also relate to expenses incurred by the pilot or the Authority in delivering, or attempting to deliver, pilotage services. While the training of an apprentice pilot can be said to be "associated with the delivery of pilotage services" to the extent that it is necessary to train apprentice pilots for the delivery of future pilotage services, it would still seem to be an activity distinct from the actual delivery, or attempted delivery, of pilotage services.

It is noted, though, that the inclusion of the words "without restricting the generality of the foregoing" in the opening words of subsection 33(1) indicates that the examples of pilotage charges listed in paragraphs 33(1)(a) through (g) are not intended to limit the scope of the general authority to fix tariffs for pilotage charges. However, the effect of these words is not conclusive. Pierre-André Côté (*The Interpretation of Legislation in Canada*, fourth edition, p. 330) notes that "[s]ome decisions show such clauses to be effective, but this is not always the case," while John Mark Keyes (*Executive Legislation*, second edition, p. 324) observes that the effect of this language "is not conclusive."

In light of the foregoing, it is still not entirely certain that the opening words of subsection 33(1) alone are sufficient to authorize regulations prescribing a surcharge for apprentice pilot training. A more fulsome explanation would therefore be appreciated on how a charge towards training an apprentice pilot is authorized by subsection 33(1).

- 3 -



3. Schedule 1, section 5 and Schedule 2, section 4

Both sections have been amended by SOR/2019-56 so that the charges that follow for a “cancelled order” and a “cancelled sail” are now enumerated in separate, respective subsections. In addition, new provisions have been added that detail the charges that follow in the event the owner, master or agent of the ship either does or does not communicate to the Authority before a cancelled sail that they want to retain the pilot.

While these amendments provide some clarity on the various charges that follow in the event of a cancelled order or a cancelled sail, they still do not appear to address the issue of the owner, master or agent of the ship possibly avoiding the hourly delay charges that would result from a cancelled order by simply waiting for the sail to be cancelled instead. Under Schedule 1, for example, if an owner, master or agent of the ship does not communicate to the Authority before a cancelled sail that they want to retain the pilot, the only charges that would apply would be the basic cancellation charge of \$2,051 (per paragraph 5(2)(a)) plus a charge equal to the pilot’s “travel and other reasonable expenses” (per paragraph 5(2)(b)).

To illustrate, imagine that a pilot reports for duty at 8:00 am, when a ship is due to sail. The owner of the ship then decides at 9:30 am that they do not want pilotage services after all. If the owner cancels the request for pilotage services at that point, then it is a “cancelled order” and a basic charge of \$198 is payable (\$99 times 2 hours, per paragraph 5(1)(b)), in addition to a basic charge of \$2,051 (per paragraph 5(1)(a)) plus a charge equal to the pilot’s “travel and other reasonable expenses” (per paragraph 5(1)(c)).

As the Regulations are currently drafted, however, if the owner simply waits until after 11:00 am rather than cancelling the order, this instead becomes a “cancelled sail” and no additional hourly basic charge is due. Only the basic cancellation charge of \$2,051 plus the charge equal to the pilot’s “travel and other reasonable expenses” become payable. If this is correct, was it the Authority’s intention for these provisions to operate in this manner?

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

Geoffrey Hilton
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**

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



October 31, 2019

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

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our File: SOR/2019-56, Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

I have reviewed the above-mentioned instrument prior to placing it before the Joint Committee and note that it makes two amendments to issues raised in relation to SOR/2017-105. However, one of those amendments requires further clarification and is continued in that file.

Your advice would be valued concerning the following new matters:

1. Paragraph 2(2)(a) – English version

Why were the words “there is a” removed from the beginning of this paragraph? It renders the paragraph grammatically incorrect.

2. Subsection 2(3)

I note a few issues with this subsection.



- 2 -

First, why are there quotation marks around the excerpt defining the “Port of Churchill” when there is no indication of what is actually being quoted? While the accompanying Regulatory Impact Assessment Statement (RIAS) states that the definition is being taken from the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* (Public Ports Regulations), the RIAS is not part of the Regulations, so it would still not be clear in the consolidated version of the Regulations as to what exactly is being quoted.

Second, while the English version of this subsection reproduces the definition of “Churchill” from the Public Ports Regulations verbatim, the French version contains a few changes, notably to the phrases “due north” (“franc nord” in these Regulations vs. “nord (vrai)” in the Public Ports Regulations) and “across the Churchill River to its western shore” (“traversant la rivière Churchill jusqu’à la rive ouest” in these Regulations vs. “en traversant sur la rive ouest de la rivière Churchill” in the Public Ports Regulations).

Were the changes simply meant to provide a clearer meaning to the “Port of Churchill” in the French version of these Regulations? If so, should the French definition of “Churchill” in the Public Ports Regulations by extension be amended as well? If, however, there was no intended difference between the two definitions, would it not be simpler to just define the “Port of Churchill” in subsection 2(1) of these Regulations as having the same meaning as in Part 5 of the Public Ports Regulations, just as was similarly done for the defined term “Cornwall District”?

Third, if it is necessary to define the “Port of Churchill” in these Regulations, should it also be defined in the associated *Great Lakes Pilotage Regulations*?

3. Schedule 1, subsection 8(3)

There appears to be a lack of consistency between this subsection and other “travel and other expenses” provisions (i.e. Schedule 1, paragraphs 5(1)(c) and 5(2)(b), as well as Schedule 2, paragraphs 4(1)(c) and 4(2)(b)).

First, this subsection refers to these “travel and other expenses” charges as simply “a charge,” while the same types of charges in the other provisions are referred to as “a basic charge.” Is there an intended difference between each phrasing?

Second, this subsection imposes a charge for a pilot’s other expenses “directly associated with the requirement to travel,” while the other provisions impose a charge for a pilot’s “other reasonable expenses” incurred while travelling. In this subsection, then, a charge is payable for the pilot’s other expenses even if they are not “reasonable” as long as they are “directly associated with the requirement to travel,” while in the other provisions a charge is payable for the



- 3 -

pilot's other "reasonable" expenses, regardless of whether they are "directly associated with the requirement to travel." Is this intentional?

I look forward to receiving your reply.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Geoffrey Hilton", is positioned above the typed name.

Geoffrey Hilton
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



28 February 2020

Regulations/Réglementation

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

File: SOR/2017-105, *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*

Thank you for your letter dated October 31, 2019, seeking further clarification regarding the above-mentioned Regulations. The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

Paragraph 2(2)(b):

“The 2019 amendments did not include the promised amendment to the meaning of “cancelled” sail” that would have clarified that the clock for whether a ship is overdue to sail begins once the pilot reports for duty. An explanation as to why this was the case would be valued. It would also be appreciated if you could advise when the amendment will be made”.

- While drafting the amendments in 2019, the Authority felt that to ensure clear interpretation and application of a “cancelled sail” in the Regulations, it would be more effective to amend section 5(2) of Schedule 1 and section 4(2) of Schedule 2. Therefore, the meaning of “cancelled sail” was not changed.

Section 4:

“It is not entirely certain that the opening words of subsection 33(1) alone are sufficient to authorize regulations prescribing a surcharge for apprentice pilot training. A more fulsome explanation would therefore be appreciated on how a charge towards training an apprentice pilot is authorized by subsection 33 (1)”.

- The Authority is of the view that subsection 33(1) of the *Pilotage Act* cannot be read nor interpreted in a restrictive manner. Instead, a broad and purposive interpretation must be applied as was the approach adopted by the Supreme Court of Canada in the *Shoppers Drug Mart Inc. v Ontario (Minister of Health and Long-Term Care)*, 2013 SCC 64, [2013] 3 SCR 810. The principles and objects in sections 2, 18 and 33(3) of the Act are informative to determine the overarching purposes. To ensure that these principles and



objects are achieved, new pilots must be properly trained, and the cost of training is part of offering pilotage services. To that end, the Authority is also of the view that a surcharge for apprentice pilot training is necessary to comply with the overarching purpose of the Act, which is to promote and contribute to the safety of navigation and operate on a self-sustaining financial basis.

Schedule 1, section 5 and Schedule 2, section 4:

“As the Regulations are currently drafted, if the owner simply waits until after a cancelled sail is triggered, no additional hourly basic charge is due. Only the basic cancellation charge of \$2,051 plus the charge equal to the pilot’s travel and other reasonable expenses become payable. If this is correct, was it the Authority’s intention for these provisions to operate in this manner?”

- In the case of a cancelled sail, there is no basic charge per hour that is included in subsection 5(2) of Schedule 1 or 4(2) of Schedule 2, such as it is the case for a cancelled order. However, a delay charge of \$99 for each hour that the departure is delayed would be applicable. These charges are found in subsection 4(1) of Schedule 1 and subsection 3(1) of Schedule 2. As such, there is no cost advantage to waiting out the three hours until a cancelled sail is triggered.

I trust that the forgoing is satisfactory.

Yours sincerely,

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

Lawrence Hanson
Assistant Deputy Minister
Policy

Enclosure



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

File: SOR/2019-56, *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*

Thank you for your letter dated October 31, 2019, seeking further clarification regarding the above-mentioned regulations. The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) has reviewed your letter and provides the following comments in response to the questions raised.

As you may already know, the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (Regulations) will be repealed as a result of the recently amended *Pilotage Act*. The Authority will be able to set charges by Board resolution shortly after the amended section 33 of the Act comes into force. Nevertheless, answers are provided immediately below to your questions:

Item #1: Paragraph 2(2)(a) – English version:

Why were the words “there is a” removed from the beginning of this paragraph? It renders the paragraph grammatically incorrect.

- The words “there is a” in the English version of paragraph 2(2)(a) were removed inadvertently. The beginning of the sentence will be corrected, as part of the 2020 amendments, to include “there is a” at the beginning of the paragraph.

Item #2: Subsection 2(3):

First, why are there quotation marks around the excerpt defining the “Port of Churchill” when there is no indication of what is actually being quoted? While the accompanying Regulatory Impact Assessment Statement (RIAS) states that the definition is being taken from the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* (Public Ports Regulations), the RIAS is not part of the Regulations, so it would still not be clear in the consolidated version of the Regulations as to what exactly is being quoted.

Canada

www.ic.gc.ca

03-0418 (1307-02)



Second, while the English version of this subsection reproduces the definition of “Churchill” from the Public Ports Regulations verbatim, the French version contains a few changes, notably to the phrases “due north” (“franc nord” in these Regulations vs. “nord (vrai)” in the Public Ports Regulations) and “across the Churchill River to its western shore” (“traversant la rivière Churchill jusqu’à la rive ouest” in these Regulations vs. “en traversant sur la rive ouest de la rivière Churchill” in the Public Ports Regulations).

Were the changes simply meant to provide a clearer meaning to the “Port of Churchill” in the French version of these Regulations? If so, should the French definition of “Churchill” in the Public Ports Regulations by extension be amended as well? If, however, there was no intended difference between the two definitions, would it not be similar to just define the “Port of Churchill” in subsection 2(1) of these Regulations as having the same meaning as in Part 5 of the Public Ports Regulations, just as was similarly done for the defined term “Cornwall District”? Third, if it is necessary to define the “Port of Churchill” in these Regulations, should it also be defined in the associated Great Lakes Pilotage Regulations?

- The quotation marks around the excerpt defining the “Port of Churchill” are used to indicate that the terms “Port of Churchill” in the Regulations is replaced with the waters described in the quotation marks. The regulations do not have to provide for the source of the quoted words. The definition of “Churchill”, in both English and French, should match the definition from the Public Ports Regulations. The wording of the French version was updated but the definition included in subsection 2(1) of the Regulations should have the same meaning as in part 5 of the Public Ports Regulations.

Item #3: Schedule 1, subsection 8(3):

There appears to be a lack of consistency between this subsection and other “travel and other expenses” provisions (i.e. Schedule 1, paragraphs 5(1)(c) and 5(2)(b), as well as Schedule 2, paragraphs 4(1)(c) and 4(2)(b)).

First this subsection refers to these “travel and other expenses” charges as simply “a charge”, while the same types of charges in the other provisions are referred to as “a basic charge”. Is there an intended difference between each phrasing?

Second, this subsection imposes a charge for a pilot’s other expenses “directly associated with the requirement to travel”, while the other provisions impose a charge for a pilot’s “other reasonable expenses” incurred while travelling. In this subsection, then, a charge is payable for the pilot’s other expenses even if they are not “reasonable” as long as they are “directly associated with the requirement to travel”, while in the other provisions a charge is payable for the pilots’ other



“reasonable” expenses, regardless of whether they are “directly associated with the requirement to travel”. Is this intentional?

- The intent of the term “charge” was meant to clarify that an additional charge from the basic charge noted in subsection 8(1) is applicable for travel and other expenses directly incurred by a pilot that are associated with the requirement to travel.

The wording used in subsection 8(3) will be amended to refer to “travel and other reasonable expenses” instead of “reasonable travel and other expenses”.

The “reasonable travel and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with the requirement to travel” refers to actual travel and other expenses incurred and directly associated with over carriage. In the other subsections of the Regulations, when there is a reference to “reasonable travel and other expenses incurred by a pilot...” a rate, based on standard costs, is intended to ensure all assignments are charged the same amount. Because the circumstances associated with over carriage can vary unpredictably, it is necessary to ensure that actual costs incurred can be reimbursed, whereas in other situations where travel expenses are more routine, fluctuations in actual costs are not viewed as significant and the administration of charging actual costs in these circumstances would cause billing delays and non-value added.

I trust that the forgoing is satisfactory.

Yours sincerely,

Lawrence Hanson
Assistant Deputy Minister
Policy

Enclosure

Annexe G

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

100 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 DUSSEAU, M.P.



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

100 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 DUSSEAU, DÉPUTÉ



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 10 juillet 2017

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

lucie.vignola@tc.gc.ca

N/Réf. DORS/2017-105, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Madame,

J'ai examiné le règlement modificatif susmentionné avant d'en saisir le Comité mixte et je note qu'il résout la question soulevée relativement au règlement modificatif enregistré sous le numéro DORS/2015-71, en remplaçant le terme non défini « pilote canadien » par le terme « pilote breveté ». En conséquence, ce dossier sera clos. Je vous saurais gré de nous présenter vos observations sur les questions suivantes.

Tout d'abord, je remarque que la note de bas de page a) est manquante dans la version française du *Règlement* publiée dans la *Gazette du Canada*. Nous vous serions reconnaissants de porter la chose à l'attention de la personne concernée.

1. Alinéa 2(2)b)

Selon cet alinéa, pour l'application du présent règlement, « il y a manœuvre annulée si, après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures ». Si l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures parce que le pilote



- 2 -

se présente en retard à son poste, cela serait-il aussi considéré comme une manœuvre annulée? Si tel n'est pas le cas, il semblerait que cet alinéa doive être modifié afin de prévenir une telle interprétation. Le paragraphe 4(1) de l'annexe 1 pourrait offrir un exemple à cet égard (« retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste »).

2. Article 4

L'article 4 dispose :

Un droit supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 et conformément à l'une ou l'autre des annexes 1 à 3 pour un service de pilotage fourni au plus tard le 31 décembre 2018.

Nous vous saurions gré d'expliquer en quoi le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* autorise l'imposition d'un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes.

3. Article 5, annexe 1

Chacun des trois paragraphes de l'article 5 établit un « droit de base » et le paragraphe 5(2) fixe un « droit de base maximal », mais aucune indication n'est donnée quant à la façon dont les trois paragraphes interagissent. Je note que la version précédente du *Règlement* stipulait que le « droit de base » en vertu du paragraphe (2) était à payer « en plus du droit de base prévu au paragraphe (1) » et qu'en outre le « droit de base maximal » ne s'appliquait qu'à l'égard du paragraphe (2), de sorte que le « droit de base » cumulatif pouvait en fait dépasser le « droit de base maximal ». Pourquoi ces détails n'ont-ils pas été insérés dans la version actuelle du *Règlement*? Est-il toujours prévu que chacun de ces « droits de base » est à payer « en plus » des autres? Est-il possible que dans les faits le « droit de base maximal » ne soit pas nécessairement le « droit maximal »?

De plus, alors que le paragraphe 5(1) s'applique à la fois à une « commande annulée » et à une « manœuvre annulée », les paragraphes 5(2) et 5(3) ne s'appliquent qu'à une « commande annulée ». Le paragraphe 5(2) stipule :

En cas de commande annulée plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, un droit de base de 92 \$ est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote et le moment où la commande est annulée. Le droit de base maximal à payer est de 2 208 \$ par période de 24 heures.

Si, après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures, cela correspondrait à la



- 3 -

définition de « manœuvre annulée ». Il semblerait qu'une conséquence non voulue puisse survenir en pareil cas, en ce sens que le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable pourrait simplement décider de ne pas « annuler la commande » une fois le pilote arrivé, de sorte que seul le « droit de base » pour une « manœuvre annulée » s'appliquerait, au lieu des éventuels « droits de base » supplémentaires pour une « commande annulée ».

En résumé, il semble possible que les modifications ne correspondent pas au but visé. Les mêmes commentaires s'appliquent aussi à l'article 4 de l'annexe 2. Le commentaire sur le renvoi à une « commande annulée », mais pas à une « manœuvre annulée » peut aussi s'appliquer au paragraphe 2(2) de l'annexe 3.

4. Paragraphe 8(1), annexe 1

Ce paragraphe utilise deux fois le terme point d'embarquement « habituel », alors que d'autres dispositions mentionnent plutôt le point d'embarquement « désigné ». Quelle est la différence entre les deux termes?

5. Article 1, annexe 3

Dans cet article, quelle est la signification juridique de l'expression « dans une année »?

6. Alinéa 1(b), annexe 3

Aux termes de cet alinéa, les droits de base à payer pour tout service de pilotage fourni comprennent « les frais de déplacement aller et retour du pilote [...] y compris le transport, les repas et l'hébergement ». Aux annexes 1 et 2, le droit de base comprend un montant « égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote » (non souligné dans l'original). Pourquoi ce droit de base prévu à l'annexe 3 n'est-il pas limité aux frais de déplacement « raisonnables », comme aux annexes 1 et 2?

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE
PAR CYNTHIA KIRKBY]

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mh



EN-TÊTE DE TRANSPORTS CANADA

TRANSLATION/TRADUCTION

25 Octobre 2017

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

RECEIVED / REÇU

OCT. 27, 2017

REGULATIONS
RÈGLEMENTATION

V/Réf. : DORS/2017-105, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Madame,

Je vous remercie de votre lettre du 10 juillet 2017 à ma prédécesseure, M^{me} Lucie Vignola, dans laquelle vous avez soulevé des questions au sujet du règlement susmentionné. Je vous remercie également d'avoir porté à notre attention la note de bas de page manquante a) dans la version française du *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, publié dans la *Gazette du Canada*. L'erreur a été notée et nous porterons une attention particulière à l'uniformité dans l'examen comparatif des versions française et anglaise du *Règlement* pour les publications ultérieures. En outre, l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) a pris connaissance de votre lettre et formule les commentaires suivants en réponse aux questions soulevées.

1. Alinéa 2(2)b)

Le problème associé à un pilote qui arrive en retard et les implications relatives à la manœuvre annulée sont actuellement traités dans la formulation de l'alinéa. Le libellé indique « après l'arrivée du pilote à son poste ». Ainsi, s'il est en retard, le pilote n'est pas encore arrivé à son poste et le délai de trois heures ne commence que lorsque celui-ci est arrivé à son poste. La formulation est conforme à celle employée au paragraphe 4(1) de l'annexe 1 : « après l'arrivée du pilote à son poste ».

2. Article 4

L'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* stipule que :



- 2 -

33(1) An Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority for pilotage and, without restricting the generality of the foregoing, may fix tariffs of pilotage charges for [...]	33 (1) Une Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés; elle peut notamment fixer les tarifs des droits à payer pour : [...]
--	---

Notre interprétation est que le pouvoir de fixer des tarifs à l'égard des droits de pilotage au paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* comprend le pouvoir d'établir des droits supplémentaires pour ces tarifs. Cette interprétation a été utilisée par le passé pour diverses raisons. Par souci de transparence, la raison du droit supplémentaire, à savoir la formation des apprentis-pilotes, a été précisée dans ce règlement modificatif.

3. Article 5, annexe 1 et article 4, annexe 2

La mention du « droit maximal par période de 24 heures » concerne le droit de base à payer pour chaque heure ou fraction d'heure entre le moment où le pilote est arrivé à son poste et l'annulation de la manœuvre. Ces articles seront modifiés dans le cadre des modifications tarifaires de 2018 afin d'en préciser l'intention.

4. Alinéa 8(1), annexe 1

Le terme « point d'embarquement habituel » s'entend des points d'embarquement désignés dans la circonscription à laquelle est affecté le pilote. Le terme « normal » est employé pour faire la distinction entre les points d'embarquement désignés se trouvant dans la circonscription du pilote, auxquels s'applique la structure tarifaire habituelle, et un point d'embarquement désigné situé à l'extérieur de la circonscription du pilote, auquel peuvent s'appliquer des droits supplémentaires (d'où le terme « déplacement hors limites »).

Les pilotes embarquent et débarquent aux points d'embarquement désignés; il s'agit d'endroits dont on a déterminé qu'ils sont sûrs et à l'égard desquels les tarifs peuvent être facilement calculés. Habituellement, les pilotes embarquent sur les navires dans leurs propres circonscriptions, lesquelles sont considérées comme leur « point d'embarquement habituel ». Toutefois, dans certains cas, le pilote ne peut embarquer ou débarquer à son « point d'embarquement habituel » et doit le faire dans une autre circonscription. Cette situation, appelée « déplacement hors limites », constitue le seul cas où le *Règlement* mentionne le terme « point d'embarquement habituel ».

5. Article 1, annexe 3

L'expression « dans une année » est nécessaire pour préciser que les droits sont maintenant applicables en tout temps dans une année. La version précédente du *Règlement* précisait que le droit était applicable entre le 20 juillet et le



- 3 -

31 octobre. Il est important que les clients comprennent qu'il existe une différence dans la détermination des droits par rapport aux tarifs précédents.

6. Alinéa 1b), annexe 3

Les droits tarifaires visant à recouvrer les coûts, pour pouvoir facturer un montant « égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés », un trafic suffisant et régulier est nécessaire pour supporter les coûts réels sur la période d'une année. À Churchill, selon l'annexe 3, le faible niveau de la demande, combiné à d'autres facteurs d'exploitation (c.-à-d. les retards, le logement, etc.), entraîne une énorme fluctuation des coûts par tâche ou affectation. En conséquence, pour assurer le recouvrement des coûts, les coûts réels doivent être facturés.

À titre d'exemple, si le client a demandé des services de pilotage pour le 17 juillet, que toutes les dispositions de déplacement ont été prises et que le pilote est envoyé à Churchill depuis Toronto, même si le client modifie sa commande en reportant la date au 20 juillet, l'Administration doit recouvrer les frais de déplacement à partir du 17 juillet; le coût pourrait être plus élevé si une prime s'applique aux chambres d'hôtel, s'il faut payer une location de voiture pour une semaine supplémentaire, etc.

Cela peut ne pas toujours sembler « raisonnable » par rapport aux normes applicables dans d'autres contextes, mais il s'agit du coût des activités lorsqu'aucune économie d'échelle ne peut être faite en raison de la très faible demande de service au port de Churchill.

J'espère que cette réponse vous sera satisfaisante et je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR
TOM OOMMEN]

Tom Oommen
Directeur général
Secrétariat ministériel

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

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

JOINT CHAIRS

**SENATOR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALSBRECHT, M.P.**

VICE CHAIRS

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



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

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

COPRÉSIDENTS

**SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALSBRECHT, DÉPUTÉ**

VICE-PRÉSIDENTS

**VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ**



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 20 décembre 2017

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

tom.oommen@tc.gc.ca

N/Réf. : DORS/2017-105, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage
des Grands Lacs

Monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 25 octobre 2017 et je vous saurais gré de me donner votre avis sur les questions suivantes avant que je saisisse le Comité mixte du dossier. Pour des raisons de commodité, la numérotation utilisée dans ma lettre initiale est reproduite dans la présente.

1. Alinéa 2(2)b)

La question soulevée est que, à l'alinéa 2(2)b), le moment de l'arrivée du pilote n'est pas relié au moment auquel commence le délai pour déterminer si l'appareillage du navire est retardé. Aux termes de cet alinéa, « il y a manœuvre annulée si, après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures » Selon la formation actuelle, deux éléments sont requis, à savoir que l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures et que, à un certain moment avant, le pilote est arrivé à son poste. L'alinéa n'indique nulle part que le délai commence à courir seulement lorsque le pilote arrive à son poste.

Cette formulation peut être mise en opposition à celle employée au paragraphe 4(1) de l'annexe 1 (non souligné dans l'original) :



- 2 -

[...] si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 92 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

Selon cette formulation, le délai commence lorsque le pilote arrive à son poste. Le moment des deux événements est relié, ce ne sont pas des éléments indépendants comme à l'alinéa 2(2)b).

Si l'intention est que, dans les deux cas, le délai commence lorsque le pilote arrive à son poste, cela devrait être clairement indiqué à l'alinéa 2(2)b), d'autant plus que les formulations diffèrent dans les deux dispositions, donnant l'impression qu'un résultat différent était prévu.

2. Article 4

La question soulevée relativement à l'article 4 ne concernait pas le pouvoir d'imposer des droits supplémentaires, lesquels droits, comme on l'a fait observer, ont été appliqués par le passé pour diverses raisons. La question est plutôt de savoir en quoi le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* autorise l'imposition d'un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes en particulier :

33 (1) Une Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés; elle peut notamment fixer les tarifs des droits à payer pour :

- a) l'annulation d'une demande pour l'obtention des services d'un pilote;
- b) le transport d'un pilote sur un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services ont été retenus;
- c) la prolongation du séjour d'un pilote à bord d'un navire ou ailleurs;
- d) les frais de déplacement et autres exposés par un pilote et directement liés à son affectation au pilotage d'un navire;
- e) l'usage d'un bateau-pilote;
- f) l'usage de matériel de télécommunication;
- g) les services d'un pilote breveté à bord d'un navire en application d'un règlement général d'application de l'alinéa 20(1)l) exigeant la présence à bord d'un pilote breveté.



- 3 -

Seuls les droits pouvant être considérés comme des droits de pilotage sont autorisés en vertu de ce paragraphe. Les exemples de droits de pilotage présentés aux alinéas a) à g) concernent la prestation de services de pilotage particuliers, y compris les dépenses engagées par le pilote ou l'Administration pour fournir ou tenter de fournir des services de pilotage particuliers. Cela semble différer d'un droit qui serait affecté à la formation d'une personne n'étant pas encore pilote. En quoi cela est-il considéré comme un droit de pilotage et donc autorisé en vertu du paragraphe 33(1)?

4. Paragraphe 8(1), annexe 1

Ce paragraphe fait mention d'un point d'embarquement « habituel », alors que d'autres dispositions mentionnent un point d'embarquement « désigné ». Bien que votre lettre explique la différence entre les deux termes, la distinction ne semble pas claire dans le *Règlement* proprement dit. Pourrait-on préciser la distinction dans le *Règlement*, peut-être en y définissant les deux termes? Autrement, le paragraphe 8(1) pourrait être modifié en utilisant une formulation comme la suivante :

Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à un point d'embarquement désigné dans la zone pour laquelle ses services sont demandés et qu'il doit se déplacer au-delà de cette zone peut monter à bord du navire...

Cette formulation résoudrait le problème de l'utilisation de deux termes différents sans précision de la distinction entre les deux.

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

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR
CYNTHIA KIRKBY]

Cynthia Kirkby
Conseillère juridique

/mh

RECEIVED / REÇU



9 MAI 2018

EN-TÊTE DE TRANSPORTS CANADA

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Le 2 mai 2018

TRANSLATION/TRADUCTION

M^{me} Cynthia Kirkby
 Conseillère juridique
 Comité mixte permanent d'examen de la réglementation
 a/s du Sénat
 Ottawa (Ontario) KIA 0A4

V/Réf. : DORS/2017-105, *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*

Madame,

Je vous remercie de votre lettre datée du 20 décembre 2017, dans laquelle vous demandez des précisions sur le *Règlement* susmentionné. L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) a pris connaissance de votre lettre et formule les commentaires suivants en réponse aux questions soulevées.

1. Alinéa 2(2)b)

Vos commentaires sur la façon dont une manœuvre annulée est déterminée sont notés. Dès que l'occasion se présentera, l'Administration modifiera les dispositions concernées pour en assurer l'uniformité, s'il y a lieu, ou pour préciser la formulation lorsque des résultats distincts sont souhaités.

2. Article 4

Dans votre lettre, vous demandez en quoi le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* (la *Loi*) autorise l'imposition d'un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes. Le paragraphe 33(3) de la *Loi* demande que l'Administration fixe, à l'égard des droits, des tarifs qui sont propres à « lui permettre le financement autonome de ses opérations et [qui sont] équitables et raisonnables ». Il est également indiqué que la *Loi* n'autorise l'Administration à imposer aucuns frais outre les tarifs. En conséquence, cette seule source de revenus doit permettre à l'Administration de recouvrer tous ses coûts d'administration et de fonctionnement.

Bien que le pouvoir d'imposer des droits pour la formation des apprentis-pilotes ne soit pas expressément prévu dans les cas énumérés aux alinéas a) à g) du paragraphe 33(1), il est implicite dans l'énoncé d'introduction, lequel stipule qu'une Administration doit « fixer, par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés; elle peut notamment [sans restreindre la portée générale de ce qui précède] fixer [...] » Si l'Administration n'est pas autorisée à recouvrer les coûts de formation des apprentis-pilotes associés à la prestation des services de pilotage par l'entremise de ses tarifs, elle ne peut s'acquitter de son obligation légale de financement autonome, comme l'exige le paragraphe 33(3).

.../2



- 2 -

3. Paragraphe 8(1), annexe 1

L'Administration juge acceptable la formulation que vous avez proposée. Le paragraphe sera modifié en conséquence dès que l'occasion se présentera.

J'espère que cette réponse vous sera satisfaisante et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Tom Oommen
Directeur général
Secrétariat ministériel

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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



COMITÉ MIXTE PERMANENT
D'EXAMEN DE LA RÉGLEMENTATION

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



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 31 octobre 2019

M. 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

N/Réf. DORS/2017-105, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Monsieur,

J'ai reçu la lettre de M. Tom Oommen du 2 mai 2018 et je vous saurais gré de me donner votre avis sur les points suivants avant de présenter le règlement modificatif susmentionné au Comité mixte.

1. Alinéa 2(2)b)

Les modifications apportées en 2019 au *Règlement*, DORS/2019-56, ne contenaient pas la modification promise de la signification du terme « manœuvre annulée » afin de préciser que le délai pour déterminer que l'appareillage est retardé commence lorsque le pilote arrive à son poste. Nous aimerions savoir pourquoi cette situation est survenue et quand la modification sera effectuée.

2. Article 4

Avant l'adoption du projet de loi C-97 (L.C. 2019, ch. 29), qui prévoit le remplacement du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, on a demandé au Ministère en quoi le paragraphe 33(1) autorisait l'imposition d'un droit supplémentaire pour la



- 2 -

formation des apprentis-pilotes. Dans sa dernière lettre, le Ministère reconnaît que le pouvoir d'imposer des droits pour la formation des apprentis-pilotes n'est pas expressément prévu dans les exemples de droits de pilotage présentés aux alinéas a) à g) du paragraphe 33(1), mais dit être d'avis qu'il est implicite dans la disposition habilitante générale formulée dans l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1). Le Ministère ajoute que si l'Administration de pilotage des Grands Lacs n'est pas habilitée à recouvrer les coûts de formation des apprentis-pilotes, elle ne pourra s'acquitter de son obligation légale de financement autonome, comme l'exige le paragraphe 33(3).

On ne conteste pas le fait que la *Loi* exige de l'Administration qu'elle se finance de façon autonome. Cependant, ce fait n'élargit pas en soi le pouvoir de fixer des droits de pilotage prévu par la *Loi*. Cela dit, l'Administration s'appuie sur la disposition habilitante générale formulée dans l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1) en tant que fondement juridique pour fixer un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes. Or, les tribunaux ont tendance à interpréter les dispositions habilitantes générales de façon « très restreinte » et à ne leur accorder qu'une « portée limitée » lorsqu'un texte d'application ne s'appuie que sur une telle disposition habilitante pour la prise d'un règlement (voir Paul Salembier, 2004, *Regulatory Law and Practice in Canada*, p. 243). Dans ces conditions, il semblerait que le pouvoir général de fixer des tarifs à l'égard des droits de pilotage ne soit pas aussi étendu que l'Administration pourrait le croire.

Si le terme « droit de pilotage » n'est défini nulle part dans la *Loi* ni dans le *Règlement*, il reste que les exemples de droits de pilotage présentés aux alinéas a) à g) du paragraphe 33(1) concernent tous des frais engagés par le pilote ou l'Administration pour fournir ou tenter de fournir des services de pilotage. Il semblerait s'ensuivre que tout droit de pilotage fixé uniquement en vertu du pouvoir général prévu dans l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1) vise aussi des frais engagés par le pilote ou l'Administration pour fournir ou tenter de fournir des services de pilotage. Bien que l'on puisse considérer que la formation d'un apprenti-pilote est « associée à la prestation de services de pilotage » dans la mesure où il est nécessaire de former les apprentis-pilotes à la prestation des services de pilotage, il reste que l'activité s'apparente quand même à une activité distincte de celle consistant à fournir ou à tenter de fournir concrètement des services de pilotage.

On note toutefois que la mention « without restricting the generality of the foregoing », dans la version anglaise de l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1), indique que les exemples de droits de pilotage présentés aux alinéas a) à g) du paragraphe 33(1) ne visent pas à limiter la portée du pouvoir général de fixer des tarifs à l'égard des droits de pilotage. Il reste que la portée de cette expression n'est pas tout à fait certaine. Pierre-André Côté (*The Interpretation of Legislation in Canada*, quatrième édition, p. 330) note que « certaines décisions montrent que de telles dispositions ont un effet, mais ce n'est pas toujours le cas » [TRADUCTION], alors que John Mark Keyes (*Executive Legislation*, deuxième édition, p. 324) fait observer que l'effet de cette formulation « n'est pas conduant » [TRADUCTION].



- 3 -

À la lumière de ce qui précède, un doute persiste pour ce qui est de savoir si l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1) suffit à lui seul à autoriser la prise d'un règlement fixant un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes. Une explication plus complète de ce en quoi le paragraphe 33(1) autorise l'imposition d'un droit pour la formation des apprentis-pilotes serait donc appréciée.

3. Article 5, annexe 1 et article 4, annexe 2

Les deux articles ont été modifiés par le règlement DORS/2019-56, de sorte que les droits associés à une « commande annulée » et à une « manœuvre annulée » sont maintenant énumérés dans des paragraphes respectifs distincts. De plus, des dispositions ont été ajoutées afin de détailler les droits qui s'ensuivent lorsque le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire communique ou ne communique pas à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote.

Bien que ces modifications apportent une certaine précision à l'égard des droits découlant d'une commande annulée ou d'une manœuvre annulée, elles ne semblent toujours pas tenir compte de la possibilité que le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire évite les droits horaires de retard qu'entraînerait une commande annulée, en attendant simplement que la manœuvre soit annulée. Par exemple, en vertu de l'annexe 1, si le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire ne communique pas à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote, les seuls droits qui s'appliqueraient seraient un droit de base de 2 051 \$ en cas d'annulation (selon l'alinéa 5(2)a)) plus un droit égal à la somme des « frais de déplacement et des autres frais raisonnables » engagés par le pilote (selon l'alinéa 5(2)b)).

Prenons par exemple le cas d'un pilote qui arrive à son poste à 8 h en prévision de l'appareillage. À 9 h 30, le propriétaire du navire décide qu'il n'a finalement plus besoin de services de pilotage. Si le propriétaire annule la demande de services de pilotage à ce moment, il s'agira d'une « commande annulée » et un droit de base de 198 \$ s'appliquera (99 \$ fois 2 heures, selon l'alinéa 5(1)b)), en plus d'un droit de base de 2 051 \$ (selon l'alinéa 5(1)a)) et d'un droit égal à la somme des « frais de déplacement et des autres frais raisonnables » engagés par le pilote (selon l'alinéa 5(1)c)).

Or, selon la formulation actuelle du *Règlement*, si le propriétaire attend jusqu'à 11 h plutôt que d'annuler la commande, il s'agira alors d'une « manœuvre annulée » et aucun droit horaire de base supplémentaire ne s'appliquera. Seuls le droit de base de 2 051 \$ en cas d'annulation et le droit égal à la somme des « frais de déplacement et des autres frais raisonnables » engagés par le pilote s'appliqueront. Si cette interprétation est juste, était-ce l'intention de l'Administration que le *Règlement* s'applique de la sorte?

J'attends votre réponse et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

- 4 -



[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR GEOFFREY HILTON]

Geoffrey Hilton
Conseiller juridique

/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**

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



TRANSLATION/TRADUCTION

Le 31 octobre 2019

M 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

N/Réf : DORS/2019-56, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Monsieur,

J'ai examiné le règlement modificatif susmentionné avant de porter le dossier à l'attention du Comité mixte et je note qu'il apporte deux modifications à l'égard de questions soulevées relativement au dossier DORS/2017-105. Toutefois, l'une de ces modifications nécessite encore des précisions et est encore en cours d'analyse dans ce dossier.

Je vous saurais gré de me faire connaître votre avis au sujet des nouvelles questions suivantes.

1. Alinéa 2(2)a) – version anglaise

Pourquoi les mots « there is a » ont-ils été supprimés du début de cet alinéa? Cela rend l'alinéa grammaticalement incorrect.

2. Paragraphe 2(3)



- 2 -

Je note quelques problèmes dans ce paragraphe.

Premièrement, pourquoi l'extrait définissant le « port de Churchill » est-il entre guillemets alors que rien n'indique ce qui est véritablement cité? Bien que le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) indique que la définition est tirée du *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques (Règlement sur les ports publics)*, le REIR ne fait pas partie du *Règlement*, de sorte que la question de ce qui est cité serait toujours indéterminée dans la version codifiée du *Règlement*.

Deuxièmement, alors que la version anglaise de ce paragraphe reproduit textuellement la définition de « Churchill » indiquée dans le *Règlement sur les ports publics*, la version française contient quelques changements, notamment à l'égard de l'expression « franc nord », utilisée dans ce *Règlement* par rapport à « nord (vrai) » dans le *Règlement sur les ports publics*, et de l'expression « traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest », utilisée dans ce *Règlement* par rapport à « en traversant sur la rive ouest de la rivière Churchill » dans le *Règlement sur les ports publics*.

Les changements visaient-ils simplement à préciser le sens de « port de Churchill » dans la version française de ce *Règlement*? Si tel est le cas, la définition française de « Churchill » dans le *Règlement sur les ports publics* ne devrait-elle pas être modifiée également? Si, en revanche, aucune distinction n'était voulue entre les deux définitions, ne serait-il pas plus simple de seulement définir le « port de Churchill » au paragraphe 2(1) de ce *Règlement* en indiquant qu'il s'entend au sens de la partie 5 du *Règlement sur les ports publics*, comme on l'a fait pour définir le terme « circonscription de Cornwall »?

Troisièmement, s'il est nécessaire de définir le « port de Churchill » dans le présent *Règlement*, le terme ne devrait-il pas aussi être défini dans le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* qui lui est associé?

3. Paragraphe 8(3), annexe 1

Il semble y avoir un manque d'uniformité entre ce paragraphe et les autres dispositions sur les « frais de déplacement et autres frais » (c.-à-d. les alinéas 5(1)c) et 5(2)b) de l'annexe 1 et les alinéas 4(1)c) et 4(2)b) de l'annexe 2).

Premièrement, ce paragraphe associe simplement ces « frais de déplacement et autres frais » à « un droit », alors que les autres dispositions les associent à « un droit de base ». Existe-t-il une distinction voulue entre ces formulations?

Deuxièmement, ce paragraphe impose un droit lié aux autres frais engagés par le pilote qui sont « directement liés à son obligation de se [déplacer] », alors que les autres dispositions imposent un droit à l'égard des « autres frais raisonnables » engagés par le pilote pour se déplacer. Ainsi, dans ce paragraphe, un droit est payable à l'égard des autres frais engagés par le pilote, même s'ils ne sont pas « raisonnables », pourvu qu'ils soient « directement liés à son obligation de se [déplacer] », alors que



- 3 -

dans les autres dispositions, un droit est payable à l'égard des autres frais « raisonnables » engagés par le pilote, peu importe qu'ils soient « directement liés à son obligation de se [déplacer] ». Est-ce voulu?

J'attends votre réponse et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR GEOFFREY HILTON]

Geoffrey Hilton
Counsel

/mn

Received/Reçu



28 February 2020

EN-TÊTE DE TRANSPORTS CANADA

Regulations/
Réglementation**TRANSLATION/TRADUCTION**

28 février 2020

Dossier : DOR/2017-105, *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*

Je vous remercie de votre lettre du 31 octobre 2019, dans laquelle vous demandez des précisions supplémentaires au sujet du *Règlement* susmentionné. L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) a pris connaissance de votre lettre et formule les commentaires suivants en réponse aux questions soulevées.

Alinéa 2(2)b)

« Les modifications apportées en 2019 au *Règlement* ne contenaient pas la modification promise de la signification du terme "manœuvre annulée" afin de préciser que le délai pour déterminer que l'appareillage est retardé commence lorsque le pilote arrive à son poste. Nous aimerions savoir pourquoi cette situation est survenue et quand la modification sera effectuée. »

- Pendant la rédaction de la modification en 2019, l'Administration a senti que, pour veiller à ce que le terme « manœuvre annulée » soit interprété et appliqué clairement dans le *Règlement*, il serait plus efficace de modifier le paragraphe 5(2) de l'annexe 1 et le paragraphe 4(2) de l'annexe 2. Ainsi, la signification de terme « manœuvre annulée » n'a pas été modifiée.

Article 4

« Un doute persiste pour ce qui est de savoir si l'énoncé d'introduction du paragraphe 33(1) suffit à lui seul à autoriser la prise d'un règlement fixant un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes. Une explication plus complète de ce en quoi le paragraphe 33(1) autorise l'imposition d'un droit pour la formation des apprentis pilotes serait donc appréciée. »

- L'Administration est d'avis que le paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage* ne peut être lu ni interprété de façon restrictive. Il requiert plutôt une interprétation large et fondée sur l'objet, comme celle adoptée par la Cour suprême du Canada dans la décision *Shoppers Drug Mart Inc. c. Ontario (Ministre de la Santé et des Soins de longue durée)*, 2013 CSC 64 [2013] 3 RCS 810. Les principes et l'objet des articles 2 et 18 ainsi que du paragraphe 33(3) de la *Loi* sont instructifs pour déterminer les objectifs généraux. Pour assurer le respect de ces principes et objets, les nouveaux pilotes doivent être correctement



formés et le coût de la formation fait partie de la prestation des services de pilotage. À cet égard, l'Administration est également d'avis qu'un droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes est nécessaire pour assurer le respect de l'objet général de la *Loi*, lequel est que l'Administration contribue à la sécurité de la navigation et qu'elle se finance de façon autonome.

Article 5, annexe 1 et article 4, annexe 2

« Selon la formulation actuelle du *Règlement*, si le propriétaire attend jusqu'à ce qu'il y ait manœuvre annulée, aucun droit horaire de base supplémentaire ne s'appliquera. Seuls le droit de base de 2 051 \$ en cas d'annulation et le droit égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote s'appliqueront. Si cette interprétation est juste, était-ce l'intention de l'Administration que le *Règlement* s'applique de la sorte? »

- Dans le cas d'une manœuvre annulée, le paragraphe 5(2) de l'annexe 1 et le paragraphe 4(2) de l'annexe 2 ne prévoient pas de droit horaire de base, contrairement à ce qui est prévu dans le cas d'une commande annulée. Cependant, un droit de retard de 99 \$ s'appliquera pour chaque heure de retard du départ. Ces droits sont prévus au paragraphe 4(1) de l'annexe 1 et au paragraphe 3(1) de l'annexe 2. Ainsi, il n'y a aucun avantage financier à attendre que s'écoulent les trois heures requises pour une manœuvre annulée.

J'espère que cette réponse vous sera satisfaisante et je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Lawrence Hanson
Sous-ministre adjoint
Policy

Pièce jointe



EN-TÊTE DE TRANSPORTS CANADA

TRANSLATION/TRADUCTION

Le 2 mars 2020

Dossier : DORS/2019-56, Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Je vous remercie de votre lettre du 31 octobre 2019, dans laquelle vous demandez des précisions supplémentaires au sujet du *Règlement* susmentionné. L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) a pris connaissance de votre lettre et formule les commentaires suivants en réponse aux questions soulevées.

Comme vous le savez peut-être déjà, le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le *Règlement*) sera abrogé en raison de la modification récente de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration pourra établir les droits par résolution du conseil peu après l'entrée en vigueur de l'article 33 modifié de la *Loi*. Néanmoins, vous trouverez ci-dessous les réponses à vos questions.

Point 1 : Alinéa 2(2)a) – version anglaise

Pourquoi les mots « there is a » ont-ils été supprimés du début de cet alinéa? Cela rend l'alinéa grammaticalement incorrect.

- Les mots « there is a » dans la version anglaise de l'alinéa 2(2)a) ont été supprimés par inadvertance. Les mots « there is a » seront placés au début de la phrase dans le cadre des modifications qui seront apportées en 2020.

Point 2 : Paragraphe 2(3)

Premièrement, pourquoi l'extrait définissant le « port de Churchill » est-il entre guillemets alors que rien n'indique ce qui est véritablement cité? Bien que le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) indique que la définition est tirée du *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* (*Règlement sur les ports publics*), le REIR ne fait pas partie du *Règlement*, de sorte que la question de ce qui est cité serait toujours indéterminée dans la version codifiée du *Règlement*.

Deuxièmement, alors que la version anglaise de ce paragraphe reproduit textuellement la définition de « Churchill » indiquée dans le *Règlement sur les ports publics*, la version française contient quelques changements, notamment à l'égard de l'expression « franc nord », utilisée dans ce *Règlement* par rapport à « nord (vrai) » dans le *Règlement sur les ports publics*, et de l'expression « traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest », utilisée dans ce *Règlement* par rapport à « en traversant sur la rive ouest de la rivière



Churchill » dans le *Règlement sur les ports publics*.

Les changements visaient-ils simplement à préciser le sens de « port de Churchill » dans la version française de ce *Règlement*? Si tel est le cas, la définition française de « Churchill » dans le *Règlement sur les ports publics* ne devrait-elle pas être modifiée également? Si, en revanche, aucune distinction n'était voulue entre les deux définitions, ne serait-il pas plus simple de seulement définir le « port de Churchill » au paragraphe 2(1) de ce *Règlement* en indiquant qu'il s'entend au sens de la partie 5 du *Règlement sur les ports publics*, comme on l'a fait pour définir le terme « circonscription de Cornwall »? Troisièmement, s'il est nécessaire de définir le « port de Churchill » dans le présent *Règlement*, le terme ne devrait-il pas aussi être défini dans le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* qui lui est associé?

- Les guillemets entourant l'extrait définissant le « port de Churchill » sont utilisés pour indiquer que le terme « port de Churchill » dans le *Règlement* est remplacé par les eaux décrites entre guillemets. Dans la réglementation, il n'est pas nécessaire d'indiquer la source des termes cités. Tant en français qu'en anglais, la définition de « Churchill » devrait correspondre à la définition présentée dans le *Règlement sur les ports publics*. La formulation dans la version française a été mise à jour, mais la définition comprise au paragraphe 2(1) du *Règlement* devrait avoir la même signification que dans la partie 5 du *Règlement sur les ports publics*.

Point 3 : Paragraphe 8(3), annexe 1

Il semble y avoir un manque d'uniformité entre ce paragraphe et les autres dispositions sur les « frais de déplacement et autres frais » (c.-à-d. les alinéas 5(1)c) et 5(2)b) de l'annexe 1 et les alinéas 4(1)c) et 4(2)b) de l'annexe 2).

Premièrement, ce paragraphe associe simplement ces « frais de déplacement et autres frais » à « un droit », alors que les autres dispositions les associent à « un droit de base ». Existe-t-il une distinction voulue entre ces formulations?

Deuxièmement, ce paragraphe impose un droit lié aux autres frais engagés par le pilote qui sont « directement liés à son obligation de se [déplacer] », alors que les autres dispositions imposent un droit à l'égard des « autres frais raisonnables » engagés par le pilote pour se déplacer. Ainsi, dans ce paragraphe, un droit est payable à l'égard des autres frais engagés par le pilote, même s'ils ne sont pas « raisonnables », pourvu qu'ils soient « directement liés à son obligation de se [déplacer] », alors que dans les autres dispositions, un droit est payable à l'égard des autres frais « raisonnables » engagés par le pilote, peu importe qu'ils soient « directement liés à son obligation de se [déplacer] ». Est-ce voulu?

- L'emploi du terme « droit » avait pour but de préciser qu'un droit en sus du droit de base indiqué au paragraphe 8(1) s'applique aux frais de déplacement et autres frais directement engagés par le pilote pour se



déplacer.

La formulation du paragraphe 8(3) sera modifiée de manière à mentionner « droit égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables » plutôt que « droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables ».

Les « frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote qui sont directement liés à son obligation » de se déplacer concernent les frais de déplacement et autres frais réellement engagés et directement associés aux déplacements hors limites. Dans les autres paragraphes du *Règlement*, lorsqu'il est question de « frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote », un taux établi en fonction des coûts standard vise à ce que le même montant soit facturé pour toutes les affectations. Les circonstances des déplacements hors limites pouvant fluctuer de façon imprévisible, il est nécessaire de veiller à ce que les frais réels engagés puissent être remboursés, alors que dans d'autres situations où les frais de déplacement sont plus constants, la fluctuation des frais réels engagés n'est pas considérée comme importante et le travail administratif qui serait requis pour établir les frais réels dans ces circonstances entraînerait des retards de facturation et constituerait une activité sans valeur ajoutée.

J'espère que cette réponse vous sera satisfaisante et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

[VERSION ORIGINALE SIGNÉE PAR
LAWRENCE HANSON]

Lawrence Hanson
Sous-ministre adjoint
Politique

Pièce jointe

Appendix H

**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 ALSBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

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



PARLIAMENT - PARLEMENT
CANADA

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

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALSBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSÉAULT, DÉPUTÉ



November 3, 2017

Mr. Tom Oommen
Director General
Corporate Secretariat
Transport Canada
c/o XMSA, 29th floor
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario K1A 0N5

tom.oommen@tc.gc.ca

Dear Mr. Oommen:

Our File: SOR/2008-80, Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority
Regulations

The above-noted instrument together with the Department's letter dated March 2, 2017 were before the Joint Committee for consideration at its November 2, 2017 meeting. At that time, members of the Joint Committee took note that the Laurentian Pilotage Authority "is presently drafting a redesigned project, which they are targeting for pre-publication in Part I of the *Canada Gazette* by winter 2018."

Considering that eight years have now elapsed since the Joint Committee first identified problems with the Regulations, I trust that you will agree that the necessary amendments are now long overdue. Members of the Joint Committee instructed me to inform you that they expect to see the amendments pre-published in Part I of the *Canada Gazette* by January 31, 2018.

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

P. Becklumb

Counsel
Penny Becklumb

/rnn



Transport Canada / Transports Canada

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



JUN 11 2018

Vous file / Votre référence

Notre file / Notre référence

Ms. Penny Becklump
Counsel
Standing Joint Committee for the
Scrutiny of Regulations
c/o The Senate
Ottawa, Ontario K1A 0A4

RECEIVED / REÇU

JUNE 12, 2018

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Becklump:

Your File: SOR/2008-80, *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*

Thank you for your letter dated November 3, 2017, to my predecessor, Tom Oommen, regarding the above-mentioned Regulations. Following the pre-publication in December 2017 of the *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*, the Laurentian Pilotage Authority advises me that section 32 cannot be repealed.

In the Authority's opinion, repealing section 32 would irredeemably compromise the Board of Examiners' jurisdiction in higher classes of licences. It is therefore important, for reasons of navigation safety, for the Authority and its Board of Examiners to be able to rely on section 32 in order to ensure that applicants for a higher class of licence or certificate are examined and can demonstrate they have the skills required to perform their duties on larger vessels. Please find the Authority's reason outlined below.

Following amendments to the provision in 2008, on July 21, 2009, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations has sought clarification of section 32 of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations* (the Regulations), specifically:

Previously, this provision set the time when the jury should, if necessary, organize examinations. As the Regulatory Impact Analysis Statement accompanying the amendment mentions, "Exam Board may now conduct examinations as required by the Authority, rather than at two times of the year". Having said that, I wonder what is the legal justification for the adoption of section 32. It does not provide for any rule of conduct. The only legal meaning that I may have is that it gives the Examination

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03 | 05-0088 (1007)



-2-

Board discretionary power to conduct examinations if the Administration advises it of the need to do so. I'm sure that's the goal. If this is not the goal, what is Article 32 for? In his absence, could the jury not hold examinations at any time if the administration told him that he thought it appropriate to meet his needs?

In interpreting fully the scope of section 32 of the Regulations, it is important to take into consideration other relevant provisions relating to the examinations that candidates must undergo, and the different classes of licenses and certificates that may be issued by the Pilotage Authority. In this regard, section 14 of the Regulations states that the Pilotage Authority may issue licenses or certificates of different categories including class A, B or C.

The requirements for obtaining the above licenses or certificates are set out in sections 19, 20 and 22 of the Regulations. These provisions also indicate that an examination by the Board of Examiners is a condition to obtain only his or her licence in the first class. In other words, an apprentice pilot who wishes to obtain a class C licence in District No. 1-1 or No. 2, must pass the examination held by the Board with a minimum grade of 70%.

However, sections 19, 20 and 22 do not provide for the same mandatory condition, namely an examination by the Board of Examiners, if the pilot then wishes to get a higher-class licence or certificate for the respective district. Rather, under section 32 this requirement may be imposed when the Authority considers it to be necessary. What follows is an outline of the evolution of section 32, demonstrating the intent of the current wording.

First, I call your attention to the amendments made to this section since the Regulations were overhauled in 1978. Before 1992, the section read as follows:

32. (1) The Board of Examiners shall hold examinations for licences and pilotage certificates during the last two weeks of March and September in every year.

(2) The Authority shall, by public advertisement, give notice of the date, time and place of the examinations.

Between 1992 and 2002, subsection 32(1) was worded as follows:

32. (1) The Board of Examiners shall hold examinations for licences and pilotage certificates during the months of March and September in every year.

.../3

-3-



It was in 2002 that section 32 was amended, clearly, in order to broaden its application to obtaining any class of licence. It read as follows at that time:

32 The Board of Examiners shall conduct examinations every year, if necessary, during the months of March and September, for any class of licence or pilotage certificate.

It was then amended in 2008 to remove the reference to March and September. Finally, the current wording of section 32 is as follows:

32. The Board of Examiners may conduct examinations for any class of licence or pilotage certificate at any time if the Authority considers it appropriate to meet their needs.

The Authority has pondered the reasons that justified giving the Board of Examiners jurisdiction on obtaining "any class" of licence when section 32 was amended in 2002. That addition was also the only real change made to the provision in 2002.

It has been determined by the Authority that the intent of the words "any class of licence" was to ensure examinations were not limited to only the initial class of licence that can be held by a pilot, but also those that can be obtained later in his or her career.

The Authority is thus of the opinion that by referring to "any class of licence", section 32 makes an important clarification to the Board of Examiners' jurisdiction to deal with a pilot's application for a higher class licence, not only the application for a first licence.

The goal of this provision is to give the Examination Board discretionary power to conduct examinations if the Authority advises it of the need to do so. However, the scope of section 32 goes beyond that and expressly enables the Board of Examiners, when the Authority considers it appropriate, to conduct an evaluation of a pilot's qualifications when applying for a higher class of license.

I trust the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,

Richard Roulx
Director
Corporate Secretariat

STANDING JOINT COMMITTEE
FOR
THE SCRUTINY OF REGULATIONS

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

JOINT CHAIRS

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

VICE CHAIRS

VANCE BADAWAY, M.P.
PIERRE-LUC DUSSEAU, 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 BADAWAY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAU, DÉPUTÉ



June 14, 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 Files: SOR/2008-80, Regulations Amending the Laurentian Pilotage
Authority Regulations
SOR/2018-78, Regulations Amending the Laurentian Pilotage
Authority Regulations

Thank you for your letter dated June 11, 2018, which I have reviewed, along with the new *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*, SOR/2018-78. Before placing these items before the Joint Committee, I would appreciate your advice respecting the following matters.

1. Sections 14 and 15

Although sections 14 and 15 were not amended by SOR/2018-78, during the course of reviewing the amendments, I noticed what appears to be an inconsistency introduced by these provisions. Specifically, sections 14 and 15 list, among the classes of licences and pilotage certificates that the Authority may issue, a “Class A or Class B Montreal Harbour licence or pilotage certificate.” However, nowhere else in the Regulations are these terms used. Rather, other provisions of the Regulations refer to a Class A or Class B licence or pilotage certificate for District No. 1-1. If a Class A or Class B Montreal Harbour licence or pilotage certificate is the same thing as a Class A or Class B licence or pilotage certificate for

- 2 -



District No. 1-1, then the same terminology should be used throughout the Regulations.

2. Subsection 28(1)

Subsection 28(1) was not amended by SOR/2018-78, but while I was reviewing the Regulations to understand the explanation in your letter dated June 11, 2018, I happened to notice what appears to be an incorrect cross-reference in subsection 28(1). Specifically, subsection 28(1) relates to the assessment of competencies for applicants for a licence or pilotage certificate. Paragraphs 28(1)(a) and (b) require the Authority to provide the Board of Examiners with lists of applicants and holders, accompanied by the documents referred to in subsections 21(1) or (2). However, subsections 21(1) and (2) list only documents required of an applicant for a pilotage certificate. Could you confirm that, for applicants for a licence, there are no documentation requirements that are similar to those in section 21, which apply to applicants for a pilotage certificate? If this is the case, then subsection 28(1) should clarify that the requirement for the Authority to provide the Board of Examiners with documents referred to in subsection 21(1) or (2) applies only in respect of applicants for pilotage certificates.

3. Section 32 (SOR/2008-80)

The instrument registered as SOR/2018-78 has made amendments addressing two of the three points raised in relation to SOR/2008-80. The point that remains unresolved relates to section 32 of the Regulations, which the Laurentian Pilotage Authority agreed to repeal in 2012.

In your letter dated June 11, 2018, you explain why this provision was not repealed. In summary, it appears that the Authority believes that section 32 is required because the Regulations do not explicitly require a pilot wishing to obtain a higher-class licence – that is, a Class A or B licence for District 1 or 2, or a Class A licence for District 1-1 – to have obtained a passing mark in an examination held by the Board of Examiners. Your letter states: “It has been determined by the Authority that the intent of the words ‘any class of licence’ [in section 32] was to ensure examinations were not limited to only the initial class of licence that can be held by a pilot, but also those that can be obtained later in his or her career.”

Section 32 of the Regulations does not give the Authority the power it believes that it has; it does not authorize the Authority to extend the examination requirement to higher classes of licences.

Paragraphs 20(1)(f) and (g) of the *Pilotage Act* authorize the Authority to make regulations “prescribing the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet...” and “prescribing the manner for determining whether a person ... meets the qualifications ...” The Authority has made these regulations in sections 18 to 20, which set out the qualifications for the various classes of licences and the requirement to pass an examination, in some



cases. Obtaining a passing mark in an examination held by the Board of Examiners currently is not required for a person to qualify for a higher-class licence. The Authority cannot add this new requirement in an *ad hoc* manner at its discretion using some sort of indirect power allegedly conferred on it by section 32. The *Pilotage Act* does not contain an authorization for the Authority to make regulations indirectly conferring on itself the discretion to decide, on a case-by-case basis, what qualifications will be required of an applicant for a licence.

If the Authority believes that it is appropriate or necessary to require applicants for a higher-class licence to pass an examination, then this should be set out explicitly as a qualification for the various classes of licence in sections 19 and 20 of the Regulations. If the Authority believes that it is appropriate to require only some applicants for a higher-class licence to pass an examination, then the circumstances in which an examination will be required should be set out in sections 19 and 20.

In light of the fact that the Regulations currently do not authorize the Authority to require applicants for higher-class licences to pass examinations, I would value your assurance that the Authority will immediately cease purporting to exercise this authority on the basis of section 32 of the Regulations. Unless section 32 serves some legitimate purpose, it should be repealed.

4. Transmission Requirement (SOR/2018-78)

Subsection 5(1) of the *Statutory Instruments Act* requires every regulation-making authority, “within seven days after making a regulation,” to transmit copies of a regulation to the Clerk of the Privy Council for registration. The Laurentian Pilotage Authority made the instrument registered as SOR/2018-78 on January 22, 2018, but it was not registered until April 23, 2018. I expect that the Joint Committee would value your assurance that the statutory deadline for transmitting the Regulations to the Clerk was met, or if it was not met, an explanation for this.

5. Reference to the *Canada Shipping Act*

In the course of reviewing SOR/2008-80 and SOR/2018-78, I noticed that section 2 of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations* states that “gross tonnage” has the meaning assigned by section 2 of the *Canada Shipping Act*.” That Act was phased out, starting in 2001, and replaced by the *Canada Shipping Act, 2001*, which contains in its section 2 a different definition of “gross tonnage.” Does the definition in the Regulations need to be updated to refer to the definition of “gross tonnage” currently used in Canadian shipping law? Other provisions of the Regulations – subsection 4(2) and paragraphs 19(1)(a), 26.1(c), 26.2(d), 30(1)(a) and 30(2)(a) – also refer to repealed provisions of the *Canada Shipping Act* that are no longer readily accessible.



- 4 -

6. Clause 19(2)(c)(ii)(B) and section 18 (SOR/2018-78)

The English version of clause 19(2)(c)(ii)(B) of the Regulations ends with the word “or.” This word has the effect of providing that a person satisfies the requirements of paragraph 19(2)(c) by fulfilling the conditions set out in any of subparagraphs (i) through (iii). However, no wording is included in the French version to render the meaning provided by “or” in the English version. Accordingly, it appears that under the French version, a person satisfies the requirements of paragraph 19(2)(c) either by fulfilling the conditions set out in subparagraph (i) and (iii), or by fulfilling the conditions set out in subparagraphs (ii) and (iii), assuming that the fulfilment of those subparagraphs are not mutually exclusive. Which version – the English or the French – conveys the intended meaning?

Although it was not amended by SOR/2018-78, in the course of reviewing that instrument I noticed that section 18 of the Regulations contains a similar discrepancy. The English version requires compliance with either paragraph (a) or paragraph (b); but, the lack of wording in the French version that is equivalent to the English word “or” means that that version requires compliance with both paragraphs (a) and (b).

7. Paragraphs 20(3)(e) and (f) (SOR/2018-78)

Paragraphs 20(3)(e) and (f) set out requirements that are more stringent than those in paragraph 20(3)(d). Specifically, they require certain holders of a Class C licence for District No. 1 or District No. 2 to have effected either 150% or 175%, respectively, of the number of specified manoeuvres required under paragraph (d). Is the intention to require the holder to have completed exactly 150% or 175% of the number of specified manoeuvres (rounded up to the next highest whole number, if necessary), or would completion of a higher percentage also be acceptable? If 150% and 175% set out minimum requirements rather than exact requirements, then paragraphs 20(3)(e) and (f) should specify this. For example, they might require “at least 150%” or “a minimum of 175%” of the number of manoeuvres required under paragraph (d).

8. Paragraphs 26.1(d), 26.2(d), 4(1)(a) and subparagraph 26.2(c)(ii) (SOR/2018-78)

Paragraphs 26.1(d) and 26.2(d) use the term “tons gross tonnage.” My understanding is that gross and net tonnages are unitless measurements and that the word “tons” is not used in reference to gross tonnage as per the *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*. I note that the term “tons gross tonnage” is also used in paragraph 4(1)(a) and subparagraph 26.2(c)(ii) of the Regulations.

- 5 -



9. Paragraph 28(7)(d) (SOR/2018-78)

The English version of paragraph 28(7)(d) refers to a number of months “following the day [specified],” whereas the preceding paragraphs, (b) and (c), refer to a number of months “from the day [specified].” Using a different word in paragraph (d) than that used in paragraphs (b) and (c) suggests that the days are counted in a different manner in paragraph (d) than they are in paragraphs (b) and (c). However, these two different terms – “following the day” and “from the day” – are both rendered the same way in the French version: « à compter de la date ». It appears that paragraph (d) should read “from the day...”

I look forward to receiving your reply.

Yours sincerely,

Penny Becklumb
Counsel

/mn



Transport Canada Transports Canada



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

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

OCT 19 2018

RECEIVED / REÇU

OCT. 25, 2018

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

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

Dear Ms. Becklump:

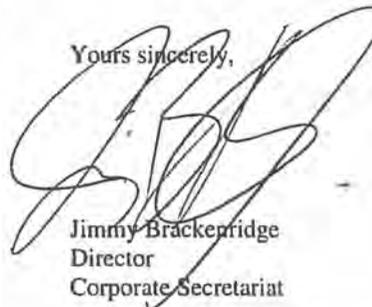
Your Files: *SOR/2008-80, Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*
SOR/2018-78, Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations

Thank you for your letter dated June 14, 2018, in which you seek advice regarding various provisions of the *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*.

The Laurentian Pilotage Authority has reviewed your correspondence in detail and is preparing a report to address the questions that have been raised. We expect to have a response for the Committee before the end of December 2018.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,



Jimmy Brackefridge
Director
Corporate Secretariat

**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 ALSBRECHT, M.P.

VICE CHAIRS

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



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

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

CO-PRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALSBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEY, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSÉAULT, DÉPUTÉ



February 22, 2019

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

jimmy.brackenridge@tc.gc.ca

Dear Mr. Brackenridge:

Our files: SOR/2008-80, Regulations Amending the Laurentian Pilotage
Authority Regulations
SOR/2014-95, Regulations Amending the Laurentian Pilotage
Authority Regulations

Thank you for your letter of 19 October 2018 regarding the above-noted Regulations. The letter suggests that a substantive response to my letter of 14 June 2018 was expected for the Joint Committee "before the end of December 2018."²² That response has yet to be received. Since it is only possible for the Joint Committee to fulfil its mandate upon receipt of a reply that deals with the substance of questions and concerns raised in relation to a statutory instrument, your help in obtaining a substantive response to my 14 June 2018 letter at the earliest time would be appreciated.

I look forward to receiving your response.

Yours sincerely,

P. Becklumb

Penny Becklumb
Counsel

/mn



Transport Canada / Transports Canada

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

MAR 12 2019

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

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

RECEIVED/REÇU

MAR 12 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Dear Ms. Becklump:

Your Files: *SOR/2008-80, Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations*

SOR/2018-78, Regulations Amending the Laurentian Pilotage Authority Regulations

Thank you for your letter dated June 14, 2018 and your follow-up letter of February 22, 2019 in which you request the substantive response on the above-mentioned Regulations.

The Laurentian Pilotage Authority provides the following response, which you will see addresses each issue using the same numbering scheme used in the original letter for ease of reference.

1. SECTIONS 14 AND 15 OF THE REGULATIONS

The Committee asks if a Class A or Class B Montreal Harbour licence or pilotage certificate is the same thing as a Class A or Class B licence or pilotage certificate for District No. 1-1. And if so, then the same terminology should be used throughout the Regulations.

The Authority has advised the department that use of the term "Montreal Harbour licence or pilotage certificate" in sections 14 and 15 of the Regulations does not give rise to an inconsistency.

S. 15(1) of the Regulations specifically defines a Class A or Class B Montreal Harbour licence or certificate as one pertaining to operations within District No. 1-1. The limits of District No. 1-1 are themselves defined in Schedule II of the Regulations. By contrast, a Class A, Class B or Class C licence or certificate (without mention of a specific harbour) is one pertaining to operations in Districts 1 or 2 (which are also defined in Schedule II).

.../2

Canada

www.tc.gc.ca

03-0088 (11/07-03)



-2-

Although the classes specific to Montreal Harbour are not explicitly referenced elsewhere in the Regulations, this district-specific distinction is helpful and indeed necessary to manage the issuance and maintenance of licenses and certificates in each district as well as cases where, for example, a pilot may transfer between them. The Authority submits that this wording helps add detail and clarity to the location-specific manner in which licences and certificates are issued by the Authority.

Notwithstanding the above, the Authority is currently engaged in a consultation process with stakeholders pertaining to a proposal to amend the Regulations. Included in the consultations are proposed amendments to the labelling of licences and certificates, the final wording of which is not yet specifically determined but which should address the above issue.

2. SUBSECTION 28(1) OF THE REGULATIONS

The Committee has identified that the reference in subsection 28(1) to documents listed in subsection 21(1) or (2), for candidates applying for both the pilot license and the pilotage certificate presents confusion for a prospective candidate.

The Authority agrees that it would be helpful to clarify the wording used in s. 28(1) of the Regulations regarding documentation to be provided to the Board of Examiners.

The Authority has advised the department that this issue is included in the consultations currently underway with stakeholders to amend the Regulations.

3. SECTION 32 OF THE REGULATIONS

The Committee is seeking assurance that the Authority will immediately cease purporting to exercise the authority to require applicants for higher-class licenses to pass examinations on the basis of section 32 of the Regulations.

The Authority has advised the department that this issue is included in the consultations currently underway with stakeholders to amend the Regulations.

4. TRANSMISSION REQUIREMENT

The Committee is seeking assurance that the statutory deadline for transmitting the Regulations to the Clerk was met, or if it was not met, an explanation for this.

We understand that the concern arises from the fact that the signature on the resolution was dated January 22, 2018, but that the regulation was not registered until April 2018.

While the resolution was signed in January, additional work was required to finalize the RIAs. The final package was submitted on March 27, 2018 for a Treasury Board meeting, and Governor-in-Council approval, on April 19, 2018, and subsequently forwarded to the Privy Council for registration on April 23, 2018. It is our understanding that statutory requirements were met.

.../3



-3-

5. REFERENCES TO THE *CANADA SHIPPING ACT*

The Committee is seeking clarification on whether the Regulations need to be updated to refer to the definition of “gross tonnage” currently used in Canadian shipping law. Currently section 2 of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations* states that “gross tonnage” has the meaning assigned by section 2 of the *Canada Shipping Act*, which is different from the meaning in the *Canada Shipping Act, 2001*.

The Authority agrees with the need to harmonize the Regulations to take into account the repeal of the *Canada Shipping Act* and the enactment of the *Canada Shipping Act, 2001*.

Given that the Authority is currently well advanced in consultations on forthcoming regulatory amendments, the references cited above will be addressed in a subsequent regulatory proposal.

6. Ss. 18 AND 19(2)(C)(II)(B) OF THE REGULATIONS

The Committee identified that clause 19(2)(c)(ii)(B) of the Regulations ends with the word “or”. However, no wording is included in the French version to render the meaning provided by “or” in the English version. The Committee would like confirmation as to whether the French or English version conveys the intended meaning.

The Authority has explained that the intended meaning of both excerpts of the Regulations is conveyed through the French text, and both mentions of the word “or” in the English versions should be deleted.

The Authority has advised the department that this issue is included in the consultations currently underway with stakeholders to amend the Regulations.

7. PARAGRAPHS 20(3)(E) AND (F) OF THE REGULATIONS

The Committee has identified that paragraphs 20(3)(e) and (f) set out requirements that are more stringent than those in paragraph 20(3)(d). The Committee would like clarification as to whether the intention is to require a licence holder to have completed exactly the number of manoeuvres listed or if the intention is to require that the licence holder completes at least the number of manoeuvres listed under paragraph (d).

The Authority advises that the intended meaning of the Regulations is to reference “at least” the percentages stated in these provisions.

The Authority has advised the department that this issue is included in the consultations currently underway with stakeholders to amend the Regulations.

.../4



-4-

8. S. 26.1 AND 26.2 OF THE REGULATIONS – USE OF TERM “GROSS TONNAGE”

The Committee recommends that the term “tons gross tonnage” be changed to “gross tonnage”. The Committee’s understanding is that “tons” is not used in reference to gross tonnage per the *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*.

In order to address the concerns raised by the Committee, the Authority will need to explore options that do not present new challenges in a practical application. Given that the Authority is currently well advanced in consultations on forthcoming regulatory amendments, the use of the word “ton” as the unit of measure for “gross tonnage” will be addressed in a subsequent regulatory proposal.

9. PARAGRAPH 28(7)(D) OF THE REGULATIONS

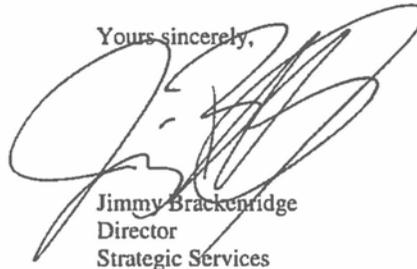
The Committee has identified a discrepancy between the French and English version of paragraph 28(7)(d). The Committee suggests that paragraph (d) should match the French version and read “from the day” instead of “following the day”.

The Authority has advised the department that this issue is included in the consultations currently underway with stakeholders to amend the Regulations.

We trust that the above has fully answered the issues raised in the Committee’s letter, and remain available to assist should any further information be required.

I trust that the Committee will find this acceptable.

Yours sincerely,



Jimmy Brackenridge
Director
Strategic Services

Annexe H

**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 BADAWEK, M.P.
PIERRE-LUC DUSSÉAULT, M.P.



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEK, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSÉAULT, DÉPUTÉ



Le 3 novembre 2017

Traduction/Translation

Monsieur Tom Oommen
Directeur général
Secrétariat ministériel
Transports Canada
a/s de XMSA
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 2^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

tom.oommen@tc.gc.ca

Monsieur,

N/Réf : DORS/2008-80, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

Le Comité mixte a été saisi de l'instrument mentionné en objet et de la lettre du ministère datée du 2 mars 2017 à sa réunion du 2 novembre 2017. À l'époque, les membres du Comité mixte avaient pris note du fait que l'Administration de pilotage « est en train de rédiger un projet remanié, dont elle prévoit la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici à l'automne 2018 ».

Étant donné que huit années se sont écoulées depuis que le comité mixte a décelé les problèmes liés au Règlement, je pense que conviendrez que les modifications nécessaires se font attendre depuis longtemps. Les membres du Comité mixte m'ont chargée de vous informer qu'ils s'attendent à ce que les modifications soient prépubliées dans la partie I de la *Gazette du Canada* d'ici le 31 janvier 2018.

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

Conseillère juridique
Penny Becklumb

/mn



Transport Canada / Transports Canada

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

11 JUIN 2018

Votre référence

Notre référence

REÇU/RECEIVED

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

12 JUIN 2018

RÈGLEMENTATION
REGULATIONS

Madame,

V/réf. : DORS/2008-80, *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*

On m'a transmis votre lettre du 3 novembre 2017 adressée à mon prédécesseur, Tom Oommen, à propos du règlement susmentionné. En raison de la prépublication en décembre 2017 du *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, l'Administration de pilotage des Laurentides me dit que l'article 32 ne peut être abrogé.

Selon l'Administration, l'abrogation de l'article 32 compromettrait immédiatement la compétence du jury d'examen pour les catégories supérieures de brevets. Il est donc important, pour des raisons de sécurité de la navigation, que l'Administration et son jury d'examen puissent s'appuyer sur l'article 32 pour s'assurer que les candidats à une catégorie supérieure de brevet ou de certificat sont examinés et peuvent démontrer qu'ils possèdent les compétences requises pour exercer leurs fonctions sur des navires de plus grande taille. Voici les raisons invoquées par l'Administration.

À la suite de modifications apportées à la disposition en 2008, le 21 juin 2009, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a demandé des précisions à propos de l'article 32 du *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* (le Règlement), plus particulièrement :

Auparavant, cette disposition fixait le moment où le jury devait, en cas de besoin, organiser des examens. Comme le résumé de l'étude d'impact de la réglementation accompagnant la modification le mentionne, désormais « le jury d'examen pourra organiser des examens selon les besoins de l'Administration, plutôt qu'à deux moments de l'année ». Cela dit, je me demande ce qui justifie, sur le plan juridique, l'adoption de l'article 32. Il ne prévoit aucune règle de conduite. La seule signification que je peux y voir sur le plan juridique serait qu'il confère au jury d'examen un pouvoir discrétionnaire de faire subir ou non des examens si l'Administration lui fait part de la nécessité d'en tenir.



-2-

Je suis sûr qu'il y a une raison. Si ce n'est pas le but recherché, à quoi sert l'article 32? En son absence, le jury ne pourrait-il pas tenir des examens en tout temps si l'Administration lui faisait savoir qu'elle le juge opportun pour répondre à ses besoins?

Pour interpréter pleinement le champ d'application de l'article 32 du Règlement, il est important de prendre en considération d'autres dispositions pertinentes relatives aux examens que les candidats doivent passer et aux différentes catégories de brevets et de certificats qui peuvent être délivrés par l'Administration de pilotage. À cet égard, l'article 14 du Règlement prévoit que l'Administration de pilotage peut délivrer des brevets ou des certificats de différentes catégories, notamment de classe A, B ou C.

Les conditions d'obtention des brevets ou certificats susmentionnés sont énoncées aux articles 19, 20 et 22 du Règlement. Ces dispositions indiquent également que l'examen par le jury d'examen est une condition pour obtenir uniquement son brevet de première classe. En d'autres termes, un apprenti pilote qui souhaite obtenir un brevet de classe C dans la circonscription n° 1-1 ou n° 2 doit réussir l'examen organisé par le jury avec une note minimale de 70 %.

Toutefois, les articles 19, 20 et 22 ne prévoient pas la même condition obligatoire, à savoir un examen par le jury d'examen, si le pilote souhaite ensuite obtenir un brevet ou un certificat de catégorie supérieure pour la circonscription concernée. Au contraire, en vertu de l'article 32, cette exigence peut être imposée lorsque l'Administration l'estime nécessaire. Voici un aperçu de l'évolution de l'article 32, qui montre l'intention du libellé actuel.

Tout d'abord, j'attire votre attention sur les modifications apportées à cet article depuis la refonte du Règlement en 1978. Avant 1992, l'article était formulé ainsi :

32. (1) Le jury d'examen doit tenir chaque année des examens pour l'attribution de brevets ou de certificats de pilotage, durant les deux dernières semaines des mois de mars et de septembre.

(2) L'Administration doit, par un avis public, faire connaître la date, l'heure et le lieu des examens.

Entre 1992 et 2002, le paragraphe 32(1) était formulé ainsi :

32. (1) Le jury d'examen doit tenir chaque année des examens pour l'attribution de brevets ou de certificats, durant les mois de mars et de septembre.



-3-

C'est en 2002 que l'article 32 a été modifié, de toute évidence, dans le but d'élargir son application à l'obtention de toute catégorie de brevet. En voici le libellé à l'époque :

32. Le jury d'examen fait subir chaque année, au besoin, durant les mois de mars et septembre, des examens pour l'obtention de toute catégorie de brevet ou de certificat de pilotage.

Il a été modifié à nouveau en 2008 pour supprimer la mention des mois de mars et septembre. Finalement, en voici le libellé actuel :

32. Le jury d'examen peut faire subir des examens pour l'obtention de toute catégorie de brevet ou de certificat de pilotage en tout temps si l'Administration le juge opportun pour répondre à ses besoins.

L'Administration s'est interrogée sur les raisons qui ont justifié la compétence du jury d'examen pour l'obtention de « toute catégorie » de brevet lors de la modification de l'article 32 en 2002. Cet ajout est également le seul véritable changement apporté à la disposition en 2002.

L'Administration a déterminé que l'intention des mots « toute catégorie de brevet » était de s'assurer que les examens ne se limitent pas à la seule catégorie de brevet initiale que peut détenir un pilote, mais aussi à celles qu'il peut obtenir plus tard dans sa carrière.

L'Administration est donc d'avis qu'en mentionnant « toute catégorie de brevet », l'article 32 apporte une précision importante sur la compétence du jury d'examen pour traiter la demande d'un pilote pour un brevet de catégorie supérieure, et pas seulement la demande d'un premier brevet.

L'objectif de cette disposition est de donner au jury d'examen le pouvoir discrétionnaire d'organiser des examens si l'Administration l'informe de la nécessité de le faire. Toutefois, le champ d'application de l'article 32 va au-delà et permet expressément au jury d'examen, lorsque l'Administration le juge approprié, de procéder à une évaluation des qualifications d'un pilote lorsqu'il demande un brevet de catégorie supérieure.

En espérant le tout à la satisfaction du Comité, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Richard Roulx
Directeur
Secrétariat ministériel

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

610 THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

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

VICE CHAIRS

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



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

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

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEX, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAULT, DÉPUTÉ



Translation/Traduction

Le 14 juin 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. DORS/2008-80, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

DORS/2018-78, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

Nous avons bien reçu votre lettre du 11 juin 2018, que j'ai examinée, ainsi que le nouveau *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, DORS/2018-78. Avant de saisir le Comité mixte de ces enjeux, j'aimerais avoir vos conseils sur les questions suivantes:

1. Articles 14 et 15

Les articles 14 et 15 n'ont pas été modifiés par le DORS/2018-78, mais pendant l'examen des modifications, j'ai remarqué ce qui semble être une incohérence introduite par ces dispositions. En effet, aux articles 14 et 15, on énumère, dans les catégories de brevets et de certificats de pilotage que l'Administration peut attribuer, le « brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, port de Montréal ». Or, nulle part ailleurs dans le *Règlement* ces termes ne sont utilisés. Dans les autres dispositions du *Règlement*, on parle plutôt de brevet ou



- 2 -

certificat de pilotage de classe A ou de classe B, dans la circonscription n° 1-1. Si le brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, port de Montréal, est la même chose que le brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, dans la circonscription n° 1-1, il faudrait utiliser la même terminologie dans tout le *Règlement*.

2. Paragraphe 28(1)

Le paragraphe 28(1) n'a pas été modifié par le DORS/2018-78, mais en vérifiant le *Règlement* pour comprendre l'explication dans votre lettre du 11 juin 2018, j'ai remarqué ce qui me semble être une erreur de renvoi. Plus particulièrement, le paragraphe 28(1) porte sur l'évaluation des compétences des candidats à un brevet ou un certificat de pilotage. Selon les alinéas 28(1)a) et 28(1)b), l'Administration doit remettre au jury d'examen la liste des candidats et des titulaires, accompagnée des documents visés au paragraphe 21(1) ou 21(2). Toutefois, les paragraphes 21(1) et (2) énumèrent uniquement les documents exigés par les certificats de pilotage. Pouvez-vous confirmer que les candidats à une licence ne sont pas soumis à des exigences en matière de production de documents semblables à celles de l'article 21, qui s'appliquent aux candidats à un certificat de pilotage? Si tel est bien le cas, le paragraphe 28(1) devrait préciser que l'obligation pour l'Administration de fournir au jury d'examen les documents visés au paragraphe 21(1) ou (2) ne s'applique qu'aux candidats à un certificat de pilotage.

3. Article 32 (DORS/2008-80)

L'instrument enregistré sous DORS/2018-78 a apporté des modifications répondant à deux des trois points soulevés relativement au DORS/2008-80. Le point qui reste à régler porte sur l'article 32 du *Règlement*, que l'Administration de pilotage des Laurentides a convenu d'abroger en 2012.

Dans votre lettre du 11 juin 2018, vous expliquez pourquoi cette disposition n'a pas été abrogée. En gros, il semble que, selon l'Administration, l'article 32 serait nécessaire parce que le *Règlement* n'exige pas expressément que le pilote souhaitant obtenir un brevet d'une catégorie supérieure — c'est-à-dire un brevet de classe A ou de classe B, dans la circonscription n° 1 ou n° 2, ou un brevet de classe A, dans la circonscription n° 1-1 — ait réussi l'examen que fait subir le jury d'examen. Voici un extrait de la lettre : « L'Administration a déterminé que l'intention des mots "toute catégorie de brevet" [à l'article 32] était de s'assurer que les examens ne se limitaient pas à la seule catégorie de brevet initiale que peut détenir un pilote, mais aussi à celles qu'il peut obtenir plus tard dans sa carrière. »

L'article 32 du *Règlement* n'accorde pas à l'Administration le pouvoir qu'elle croit avoir; il n'autorise pas l'Administration à étendre l'obligation d'examen à des catégories de brevets plus élevées.

Les alinéas 20(1)f) et 20(1)g) de la *Loi sur le pilotage* autorise l'Administration à prendre des règlements pour « fixer les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un



- 3 -

certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir [...] » et « prévoir la façon de déterminer si la personne [...] remplit les conditions fixées [...] ». L'Administration a pris ces règlements aux articles 18 à 20, qui établissent les conditions pour les diverses catégories de brevets et l'obligation de réussir un examen, dans certains cas. Actuellement, il n'est pas nécessaire de réussir l'examen que fait subir le jury d'examen pour pouvoir obtenir un brevet de catégorie supérieure. L'Administration ne peut ajouter cette nouvelle exigence de façon ponctuelle, à sa guise, au moyen d'une sorte de pouvoir indirect qui lui serait conféré par l'article 32. *La Loi sur le pilotage n'autorise pas* l'Administration à prendre des règlements lui conférant indirectement le pouvoir discrétionnaire de décider, au cas par cas, quelles qualifications seront exigées d'un candidat à un brevet.

Si l'Administration estime qu'il est approprié ou nécessaire d'exiger des candidats à un brevet de catégorie supérieure qu'ils passent un examen, celui-ci doit être explicitement défini comme une qualification pour les différentes catégories de brevets dans les articles 19 et 20 du Règlement. Si l'Administration estime qu'il est approprié d'exiger que seuls certains candidats à un brevet de catégorie supérieure passent un examen, les circonstances dans lesquelles un examen sera exigé doivent être précisées aux articles 19 et 20.

Étant donné que le Règlement, dans sa forme actuelle, n'autorise pas l'Administration à exiger d'un candidat à un brevet de catégorie supérieure qu'il passe un examen, je vous saurais gré de m'assurer que l'Administration cessera immédiatement de prétendre exercer ce pouvoir en vertu de l'article 32 du Règlement. À moins que l'article 32 ne serve un objectif légitime, il devrait être abrogé.

4. Exigence de transmission (DORS/2018-78)

Le paragraphe 5(1) de la *Loi sur les textes réglementaires* impose à chaque autorité réglementaire « dans les sept jours suivant la prise d'un règlement » de transmettre des exemplaires au greffier du Conseil privé pour enregistrement. L'Administration de pilotage des Laurentides a pris l'instrument enregistré sous DORS/2018-78 le 22 janvier 2018, mais il n'a été enregistré que le 23 avril 2018. Le Comité mixte vous saurait gré de lui assurer que le délai prévu dans la loi pour la transmission des règlements au greffier a été respecté ou, s'il ne l'a pas été, d'en expliquer les raisons.

5. Renvoi à la *Loi sur la marine marchande du Canada*

En examinant les DORS/2008-80 et DORS/2018-78, j'ai remarqué que l'article 2 du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* prévoit que « jauge brute S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ». Cette loi a été éliminée graduellement à partir de 2001 et a été remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, qui contient à son article 2 une définition différente de « jauge brute ». Faut-il mettre à jour la définition du Règlement pour qu'elle fasse référence à la définition de « jauge brute » actuellement utilisée dans la loi? D'autres dispositions du Règlement — paragraphe 4(2) et alinéas 19(1)a), 26.1c), 26.2d),



- 4 -

30(1)a) et 30(2)a) — renvoient également à des dispositions abrogées de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui ne sont plus facilement accessibles.

6. Disposition 19(2)c)(ii)(B) et article 18 (DORS/2018-78)

La version anglaise de la disposition 19(2)c)(ii)(B) du Règlement se termine par la conjonction « ou ». Cette conjonction a pour effet de prévoir qu'une personne satisfait aux exigences de l'alinéa 19(2)c) en remplissant les conditions énoncées aux sous-alinéas (i) à (iii). Toutefois, la version française ne contient aucune formulation permettant de rendre le sens donné par « or » dans la version anglaise. Par conséquent, la version française semble indiquer qu'une personne satisfait aux exigences de l'alinéa 19(2)c) soit en remplissant les conditions énoncées aux sous-alinéas (i) et (iii), soit en remplissant les conditions énoncées aux sous-alinéas (ii) et (iii), en supposant que ces sous-alinéas ne s'excluent pas l'un de l'autre. Quelle version transmet le sens voulu : la version anglaise ou la version française?

L'article 18 du Règlement n'a pas été modifié par le DORS/2018-78, mais j'ai remarqué, en examinant cet instrument, qu'il contenait une divergence similaire. La version anglaise exige le respect de l'alinéa a) ou de l'alinéa b); mais l'absence de la conjonction dans la version française signifie qu'on exige le respect des deux alinéas.

7. Alinéas 20(3)e) et 20(3)f) (DORS/2018-78)

Les alinéas 20(3)e) et 20(3)f) prévoient des exigences qui sont plus strictes que celles de l'alinéa 20(3)d). Plus particulièrement, ils exigent que certains titulaires d'un permis d'apprenti de classe C pour la circonscription n° 1 ou n° 2 aient effectué soit 150 % ou 175 %, respectivement, du nombre de manœuvres précisées qui est exigé à l'alinéa 20(3)d). L'intention est-elle d'exiger du titulaire qu'il ait effectué exactement 150 % ou 175 % du nombre de manœuvres spécifiées (arrondi au nombre entier supérieur, le cas échéant), ou un pourcentage plus élevé serait-il également acceptable? Si les taux de 150 % et 175 % correspondent à des exigences minimales plutôt qu'à des exigences précises, il faudrait le préciser aux alinéas 20(3)e) et 20(3)f). Par exemple, ils pourraient exiger « au moins 150 % » ou « un minimum de 175 % » du nombre de manœuvres requis au titre de l'alinéa 20(3)d).

8. Alinéas 26.1d), 26.2(d), 4(1)a) et sous-alinéa 26.2c)(ii) (DORS/2018-78)

Aux alinéas 26.1d) et 26.2d) de la version anglaise, on utilise l'expression « tons gross tonnage ». D'après ce que je comprends, les tonnages brut et net sont des mesures sans unité, et le mot « tons » n'est pas utilisé en référence au tonnage brut, au sens de la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires*. Je remarque que l'expression « tons gross tonnage » est également utilisée à l'alinéa 4(1)a) et au sous-alinéa 26.2c)(ii) de la version anglaise du Règlement.

9. Alinéa 28(7)d) (DORS/2018-78)



- 5 -

La version anglaise de l'alinéa 28(7)d) mentionne le nombre de mois « following the day [specified] », tandis que dans les alinéas précédents, 28(7)b) et 28(7)c), on parle du nombre de mois « from the day [specified] ». L'utilisation d'un mot différent à l'alinéa 28(7)d) de celui utilisé dans les alinéas 28(7)b) et 28(7)c) suggère que les jours sont comptés d'une manière différente. Toutefois, dans la version française, les deux expressions « following the day » et « from the day », sont rendus par une même expression : « à compter de la date ». Il semble qu'il faudrait utiliser l'expression « from the day » à l'alinéa 28(7)d).

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

Penny Becklumb
Conseillère juridique

/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

19 OCTOBRE 2018

Madame Penny Becklump
Conseillère juridique

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

Madame,

V/réf : DORS/2008-80, *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*

DORS/2018-78, *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*

J'ai bien reçu votre lettre du 14 juin 2018, dans laquelle vous demandiez conseil concernant diverses dispositions du *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*.

L'Administration de pilotage des Laurentides a examiné votre lettre en détail et prépare un rapport sur les questions que vous avez soulevées. Nous devrions avoir une réponse à transmettre au Comité avant la fin de décembre 2018.

En espérant le tout à la satisfaction du Comité, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Jimmy Brackenridge

Directeur
Secrétariat ministériel

Canada

www.tc.gc.ca

1-800-967-0874

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

4-4 THE SENATE, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
FAX: 943-2109

JOINT CHAIRS

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

VICE CHAIRS

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



PARLIAMENT / PARLEMENT
CANADA

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

4-4 LE SÉNAT, OTTAWA K1A 0A4
TEL: 995-0751
TÉLÉCOPIEUR: 943-2109

COPRÉSIDENTS

SÉNATEUR JOSEPH A. DAY
HAROLD ALBRECHT, DÉPUTÉ

VICE-PRÉSIDENTS

VANCE BADAWEK, DÉPUTÉ
PIERRE-LUC DUSSEAU, DÉPUTÉ



Le 22 février 2019

Monsieur Jimmy Brackenridge
Directeur, Secrétariat ministériel
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
Arrêt postal : XMS
330, rue Sparks, 2^e étage, pièce 2918
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

jimm.v.brackenridge@tc.gc.ca

Monsieur,

N/Réf. : DORS/2008-80, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

DORS/2014-95, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

Nous avons bien reçu votre lettre en date du 19 octobre 2018 en ce qui concerne les règlements susmentionnés. Vous y laissez entendre qu'une réponse détaillée à ma lettre du 14 juin 2018 serait envoyée au Comité mixte « avant la fin de décembre 2018 ». Nous ne l'avons pas reçue. Étant donné que le Comité mixte ne peut remplir son mandat que s'il reçoit une réponse qui aborde le fond des questions et préoccupations soulevées au sujet d'un instrument réglementaire, votre aide pour obtenir une réponse détaillée à ma lettre du 14 juin 2018 dans les plus brefs délais serait appréciée.

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

Penny Beckdumb
Conseillère juridique

/mn



Transport Canada / Transports Canada

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



Le 12 mars 2019

Translation/Traduction

Your file / Votre référence

Our file / Notre référence

Madame Penny Becklump
Conseillère juridique
Comité mixte permanent
d'examen de la réglementation
a/s du Sénat
Ottawa (Ontario) KIA OA4

RECEIVED/REÇU

Le 12 mars 2019

REGULATIONS
RÉGLEMENTATION

Madame,

V/réf : DORS/2008-80, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

DORS/2018-78, Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides

J'ai bien reçu votre lettre du 14 juin 2018, ainsi que la lettre qui a suivi, le 22 février 2019, dans laquelle vous demandiez une réponse détaillée à propos des règlements susmentionnés.

L'Administration de pilotage des Laurentides fournit la réponse suivante, qui aborde chaque question en reprenant la numérotation utilisée dans la lettre originale pour en faciliter la lecture.

1. Articles 14 et 15

Le Comité se demande si brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, port de Montréal, est la même chose que le brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, dans la circonscription n° 1-1. Dans l'affirmative, selon le Comité, il faudrait utiliser la même terminologie dans tout le Règlement.

L'Administration a informé le ministère que l'utilisation de l'expression « brevet ou certificat de pilotage [...] port de Montréal » aux articles 14 et 15 du Règlement ne donne pas lieu à une incohérence.

Le paragraphe 15(1) définit expressément que le brevet ou certificat de pilotage de classe A ou de classe B, port de Montréal, comme un brevet ou un certificat se rapportant à des activités dans la circonscription n° 1-1. Les limites de la circonscription n° 1-1 sont elles-mêmes définies à l'annexe II du Règlement. Par contre, le brevet ou certificat de classe A, B ou C (sans mention d'un port en particulier) se rapportent aux activités dans les circonscriptions n° 1 ou n° 2 (dont les limites sont aussi définies à l'annexe II).

.../2



-2-

Bien que les classes propres au port de Montréal ne soient pas explicitement mentionnées ailleurs dans le Règlement, cette distinction entre les circonscriptions est utile et même nécessaire pour gérer la délivrance et le maintien des brevets et des certificats dans chaque circonscription ainsi que les cas où, par exemple, un pilote peut être transféré d'une circonscription à l'autre. L'Administration estime que ce libellé contribue à préciser et à clarifier la manière dont les brevets et les certificats sont délivrés par l'Administration en fonction de l'emplacement. •

Néanmoins, l'Administration est actuellement engagée dans un processus de consultation avec les parties prenantes concernant une proposition de modification du Règlement. Ces consultations portent notamment sur des propositions pour modifier l'appellation des brevets et des certificats, dont le libellé définitif n'a pas encore été arrêté, mais qui devraient permettre de résoudre le problème susmentionné.

2. Paragraphe 28(1)

Le Comité a constaté que la mention, au paragraphe 28(1), aux documents énumérés au paragraphe 21(1) ou (2), pour les candidats qui demandent à la fois le brevet et le certificat de pilotage, est source de confusion pour les candidats potentiels.

L'Administration convient qu'il serait utile de clarifier le libellé du paragraphe 28(1) en ce qui concerne la documentation à fournir au jury d'examen.

L'Administration a informé le ministère que cette question fait partie des consultations actuellement en cours avec les parties prenantes en vue de modifier le Règlement.

3. Article 32 (DORS/2008-80)

Le Comité souhaite obtenir l'assurance que l'Administration cessera immédiatement de prétendre exercer le pouvoir d'exiger des candidats à un brevet d'une catégorie supérieure qu'ils passent des examens en vertu de l'article 32 du Règlement.

L'Administration a informé le ministère que cette question fait partie des consultations actuellement en cours avec les parties prenantes en vue de modifier le Règlement.

4. Exigence de transmission

Le Comité souhaite obtenir l'assurance que le délai statutaire de transmission des règlements au greffier a été respecté ou, s'il ne l'a pas été, le Comité veut savoir pourquoi.

Nous comprenons que la préoccupation vient du fait que la signature de la résolution est datée du 22 janvier 2018, mais que le Règlement n'a été enregistré qu'en avril 2018.

La résolution a été signée en janvier, mais des travaux supplémentaires ont été nécessaires pour finaliser le REIR. Le dossier final a été soumis le 27 mars 2018 pour une réunion du Conseil du Trésor et l'approbation du gouverneur en conseil, le 19 avril, 2018, puis transmis au Conseil privé pour enregistrement le 23 avril 2018. Nous croyons savoir que les exigences réglementaires ont été respectées.



-3-

5. Renvoi à la *Loi sur la marine marchande du Canada*

Le Comité veut savoir s'il faudrait mettre à jour la définition du Règlement pour qu'elle fasse référence à la définition de « jauge brute » actuellement utilisée dans la loi. Actuellement, l'article 2 du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides* prévoit que l'expression « jauge brute » s'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui diffère de la signification donnée dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

L'Administration convient de la nécessité d'harmoniser le Règlement pour tenir compte de l'abrogation de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de l'adoption de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Étant donné que l'Administration est bien avancée dans ses consultations sur les modifications réglementaires à venir, les renvois cités ci-dessus seront abordés dans un prochain projet de règlement.

6. Disposition 19(2)c(ii)(B) et article 18 (DORS/2018-78)

Le Comité a fait remarqué que la version anglaise de la disposition 9(2)c(ii)(B) du Règlement se termine par la conjonction « ou ». Toutefois, la version française ne contient aucune formulation permettant de rendre le sens donné par « or » dans la version anglaise. Le Comité voudrait savoir quelle version, l'anglaise ou la française, transmet le sens voulu.

L'Administration a expliqué que le sens des deux extraits du Règlement est véhiculé par le texte français et que les deux mentions du mot « or » dans la version anglaise devraient être supprimées.

L'Administration a informé le ministère que cette question fait partie des consultations actuellement en cours avec les parties prenantes en vue de modifier le Règlement.

7. Alinéas 20(3)e) et 20(3)f) (DORS/2018-78)

Le Comité a fait remarqué que les alinéas 20(3)e) et 20(3)f) prévoient des exigences qui sont plus strictes que celles de l'alinéa 20(3)d). Le Comité veut savoir si l'intention est d'exiger que le titulaire d'un brevet ait effectué exactement le nombre de manœuvres énumérées ou si l'intention est d'exiger qu'il ait effectué au moins le nombre de manœuvres inscrit à l'alinéa 20(3)d).

L'Administration indique que le sens du Règlement est de faire référence « au moins » aux pourcentages indiqués dans ces dispositions.

L'Administration a informé le ministère que cette question fait partie des consultations actuellement en cours avec les parties prenantes en vue de modifier le Règlement.

...4.



-4-

8. Alinéas 26.1d), 26.2d), 4(1)a) et sous-alinéa 26.2c(ii) (DORS/2018-18)

Le Comité recommande que, dans la version anglaise, l'expression « tons gross tonnage » soit remplacée par l'expression « gross tonnage ». Selon le Comité, le mot « tons » n'est pas utilisé en référence au tonnage brut au sens de la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires*.

Pour donner suite aux préoccupations soulevées par le Comité, l'Administration devra examiner des options qui ne posent pas de nouveaux défis en termes d'application pratique. Étant donné que l'Administration est actuellement bien avancée dans ses consultations sur les modifications réglementaires à venir, l'utilisation du mot « tons » comme unité de mesure pour le « gross tonnage », dans la version anglaise du Règlement, sera abordée dans un prochain projet de règlement.

9. Alinéa 28(7)d) (DORS/2018-78)

Le Comité a remarqué une divergence entre les versions française et anglaise de l'alinéa 28(7)d). Selon le Comité, la version anglaise de l'alinéa 28(7)d) devrait se lire comme la version française, c'est-à-dire « from the day » plutôt que « following the day ».

L'Administration a informé le ministère que cette question fait partie des consultations actuellement en cours avec les parties prenantes en vue de modifier le Règlement.

Nous espérons que ce qui précède a permis de répondre pleinement aux questions soulevées dans la lettre du Comité, et nous restons à votre disposition si vous avez besoin d'informations complémentaires.

En espérant le tout à la satisfaction du Comité, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.