

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, FEBRUARY 25, 2015

OTTAWA, LE MERCREDI 25 FÉVRIER 2015

Statutory Instruments 2015

Textes réglementaires 2015

SOR/2015-26 to 38 and SI/2015-11 to 13

DORS/2015-26 à 38 et TR/2015-11 à 13

Pages 581 to 664

Pages 581 à 664

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2015, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 14 janvier 2015, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2015-26 February 6, 2015

RAILWAY SAFETY ACT

Railway Safety Management System Regulations, 2015

P.C. 2015-91 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 37^a, 47 and 47.1^b of the *Railway Safety Act*^c, makes the annexed *Railway Safety Management System Regulations, 2015*.

Enregistrement
DORS/2015-26 Le 6 février 2015

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

C.P. 2015-91 Le 5 février 2015

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des articles 37^a, 47 et 47.1^b de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, ci-après.

TABLE OF CONTENTS
(*This table is not part of the Regulations.*)

RAILWAY SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REGULATIONS, 2015

INTERPRETATION

1. Definitions

OVERVIEW

2. Purpose
3. Organization — Parts

PART 1

RAILWAY COMPANIES

APPLICATION

4. Railway company

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Processes, Procedures, Plans and Methods

5. Processes
6. Index
7. Procedures, plans and methods

Process for Accountability — Accountable Executive

8. Designation of executive

Process with Respect to a Safety Policy

9. Safety policy

TABLE DES MATIÈRES
(*La présente table ne fait pas partie du règlement.*)

RÈGLEMENT DE 2015 SUR LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

DÉFINITIONS

1. Définitions

APERÇU

2. Objet
3. Organisation — parties

PARTIE 1

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

CHAMP D'APPLICATION

4. Compagnie de chemin de fer

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Processus, procédures, plans et méthodes

5. Processus
6. Répertoire
7. Procédures, plans et méthodes

Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte — gestionnaire supérieur responsable

8. Désignation du gestionnaire supérieur

Processus à l'égard d'une politique de sécurité

9. Politique de sécurité

^a S.C. 2012, c. 7, s. 30

^b S.C. 2012, c. 7, s. 37

^c R.S., c. 32 (4th Supp.)

^a L.C. 2012, ch. 7, art. 30

^b L.C. 2012, ch. 7, art. 37

^c L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

	<i>Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments</i>		<i>Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments</i>
10.	List of instruments	10.	Liste des instruments
11.	Procedure	11.	Procédure
	<i>Process for Managing Railway Occurrences</i>		<i>Processus pour gérer les accidents ferroviaires</i>
12.	Procedure	12.	Procédure
	<i>Process for Identifying Safety Concerns</i>		<i>Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité</i>
13.	Analyses	13.	Analyses
14.	Procedure	14.	Procédure
	<i>Risk Assessment Process</i>		<i>Processus visant les évaluations des risques</i>
15.	Risk assessment	15.	Évaluation des risques
16.	Consultation	16.	Consultation
17.	Procedure, plan and method	17.	Procédure, plan et méthode
	<i>Process for Implementing and Evaluating Remedial Action</i>		<i>Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives</i>
18.	Remedial action — implementation	18.	Mesures correctives — mise en œuvre
19.	Consultation	19.	Consultation
20.	Procedures and plan	20.	Procédures et plan
	<i>Process for Establishing Targets and Developing Initiatives</i>		<i>Processus pour établir les objectifs et élaborer les initiatives</i>
21.	Targets and initiatives	21.	Objectifs et initiatives
22.	Details of initiatives	22.	Détails des initiatives
23.	Communication	23.	Communication
	<i>Process for Reporting Contraventions and Safety Hazards</i>		<i>Processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité</i>
24.	Internal reporting	24.	Signalement interne
	<i>Process for Managing Knowledge</i>		<i>Processus pour gérer la connaissance</i>
25.	List	25.	Liste
26.	Other persons	26.	Autres personnes
27.	Plan and methods	27.	Plan et méthodes
	<i>Process with Respect to Scheduling</i>		<i>Processus à l'égard de l'établissement des horaires</i>
28.	Principles of fatigue science	28.	Principes de la science de la fatigue
	<i>Process for Continual Improvement of the Safety Management System</i>		<i>Processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité</i>
	Internal Monitoring		Contrôle interne
29.	Monitoring	29.	Contrôle
	Internal Audit		Audit interne
30.	Scope and frequency	30.	Portée et fréquence
31.	Audit report	31.	Rapport d'audit
32.	Action plan	32.	Plan d'action

RECORDS

- 33. Review, analysis and evaluation
- 34. Consultation, communication or collaboration
- 35. Specified documents
- 36. Duration

FILING AND NOTIFICATION

- 37. Filing with the Minister
- 38. Notification and filing

PART 2

LOCAL RAILWAY COMPANIES

DIVISION 1

MAIN TRACK OPERATIONS

Application

- 39. Local railway company — main track

Safety Management System

Processes, Procedures and Methods

- 40. Processes
- 41. Index
- 42. Procedures and methods

Process for Accountability — Accountable Executive

- 43. Designation of executive

Process with Respect to a Safety Policy

- 44. Safety policy

Process for Ensuring Compliance with Regulations,
Rules and Other Instruments

- 45. List of instruments
- 46. Procedures

Process for Identifying Safety Concerns

- 47. Analyses
- 48. Procedure

Risk Assessment Process

- 49. Risk assessment
- 50. Communication
- 51. Procedure and method

REGISTRES

- 33. Révision, analyse et évaluation
- 34. Consultation, communication ou collaboration
- 35. Documents désignés
- 36. Durée

DÉPÔT ET NOTIFICATION

- 37. Dépôt auprès du ministre
- 38. Notification et dépôt

PARTIE 2

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER LOCALES

SECTION 1

OPÉRATIONS — VOIES FERRÉES PRINCIPALES

Application

- 39. Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées principales

Système de gestion de la sécurité

Processus, procédures et méthodes

- 40. Processus
- 41. Répertoire
- 42. Procédures et méthodes

Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre
compte — gestionnaire supérieur responsable

- 43. Désignation du gestionnaire supérieur

Processus à l'égard d'une politique de sécurité

- 44. Politique de sécurité

Processus pour veiller au respect des règlements,
des règles et des autres instruments

- 45. Liste des instruments
- 46. Procédures

Processus pour cerner les préoccupations
en matière de sécurité

- 47. Analyses
- 48. Procédure

Processus visant les évaluations des risques

- 49. Évaluation des risques
- 50. Communication
- 51. Procédure et méthode

	Process for Implementing and Evaluating Remedial Action		Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives
52.	Remedial action — implementation	52.	Mesures correctives — mise en œuvre
53.	Procedures	53.	Procédures
	Process for Establishing Targets and Developing Initiatives		Processus pour établir les objectifs de rendement et élaborer les initiatives
54.	Targets and initiatives	54.	Objectifs et initiatives
55.	Details of initiative	55.	Détails des initiatives
56.	Communication	56.	Communication
	Process for Continual Improvement of the Safety Management System		Processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité
	Internal Monitoring		Contrôle interne
57.	Monitoring	57.	Contrôle
	Internal Audit		Audit interne
58.	Scope and frequency	58.	Portée et fréquence
59.	Audit report	59.	Rapport d'audit
60.	Action plan	60.	Plan d'action
	<i>Records</i>		<i>Registres</i>
61.	Review, analysis and evaluation	61.	Révision, analyse et évaluation
62.	Communication	62.	Communication
63.	Specified documents	63.	Documents désignés
64.	Duration	64.	Durée
	<i>Filing and Notification</i>		<i>Dépôt et notification</i>
65.	Filing with the Minister	65.	Dépôt auprès du ministre
66.	Notification and filing	66.	Notification et dépôt
	DIVISION 2		SECTION 2
	NON-MAIN TRACK OPERATIONS		OPÉRATIONS — VOIES FERRÉES NON PRINCIPALES
	<i>Application</i>		<i>Application</i>
67.	Local railway company — non-main track	67.	Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées non principales
	<i>Safety Management System</i>		<i>Système de gestion de la sécurité</i>
	Processes, Procedures and Methods		Processus, procédures et méthodes
68.	Processes	68.	Processus
69.	Index	69.	Répertoire
70.	Procedures and methods	70.	Procédures et méthodes
	Process with Respect to a Safety Policy		Processus à l'égard d'une politique de sécurité
71.	Safety policy	71.	Politique de sécurité

Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments	Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments
72. List of instruments	72. Liste des instruments
73. Procedures	73. Procédure
Process for Identifying Safety Concerns	Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité
74. Analyses	74. Analyses
75. Procedure	75. Procédure
Risk Assessment Process	Processus visant les évaluations des risques
76. Risk assessment	76. Évaluation des risques
77. Communication	77. Communication
78. Procedure and method	78. Procédure et méthode
Process for Implementing and Evaluating Remedial Action	Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives
79. Remedial action — implementation	79. Mesures correctives — mise en œuvre
80. Procedures	80. Procédures
<i>Records</i>	<i>Registres</i>
81. Review, analysis and evaluation	81. Révision, analyse et évaluation
82. Communication	82. Communication
83. Risk assessment	83. Évaluations des risques
84. Duration	84. Durée
<i>Filing and Notification</i>	<i>Dépôt et notification</i>
85. Filing with the Minister	85. Dépôt auprès du ministre
86. Notification and filing	86. Notification et dépôt

PART 3**PARTIE 3****CONSEQUENTIAL AMENDMENTS, REPEAL AND
COMING INTO FORCE****MODIFICATIONS CORRÉLATIVES, ABROGATION
ET ENTRÉE EN VIGUEUR****CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO THE RAILWAY
OPERATING CERTIFICATE REGULATIONS****MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU RÈGLEMENT SUR LES
CERTIFICATS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER****87-88.****87-88.****REPEAL****ABROGATION****89.****89.****COMING INTO FORCE****ENTRÉE EN VIGUEUR****90. April 1, 2015****90. 1^{er} avril 2015**

RAILWAY SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REGULATIONS, 2015

INTERPRETATION

Definitions	1. The following definitions apply in these Regulations.
“accountable executive” « gestionnaire supérieur responsable »	“accountable executive” means the executive referred to in subsection 8(1) or 43(1), as the case may be.
“Act” « Loi »	“Act” means the <i>Railway Safety Act</i> .
“dangerous goods” « marchandises dangereuses »	“dangerous goods” has the meaning assigned in section 2 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i> .
“main track” « voie ferrée principale »	“main track” means a line of railway on which the movement of railway equipment is authorized by a railway company.
“non-main track” « voie ferrée non principale »	“non-main track” means a line of railway other than a main track.
“railway occurrence” « accident ferroviaire »	“railway occurrence” means a railway occurrence that is reportable under section 5 of the <i>Transportation Safety Board Regulations</i> .

OVERVIEW

Purpose	2. These Regulations establish the minimum requirements with respect to the safety management system that a company must develop and implement for the purpose of achieving the highest level of safety in its railway operations.
Organization — Parts	3. (1) These Regulations are divided into three Parts: (a) Part 1 sets out the requirements applicable to a railway company with respect to its safety management system and with respect to record-keeping, notification and filing of information; (b) Part 2 sets out (i) in Division 1, the requirements applicable to a local railway company that operates railway equipment on main track with respect to its safety management system and with respect to record-keeping, notification and filing of information, and (ii) in Division 2, the requirements applicable to a local railway company that operates railway equipment exclusively on non-main track with respect to its safety management system and with respect to record-keeping, notification and filing of information; and (c) Part 3 makes consequential amendments to the <i>Railway Operating Certificate Regulations</i> , repeals the <i>Railway Safety Management System Regulations</i> and sets out the date on which these Regulations come into force.

RÈGLEMENT DE 2015 SUR LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.	Définitions
« accident ferroviaire » Tout accident ferroviaire dont il doit être fait rapport en application de l’article 5 du <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> .	« accident ferroviaire » “railway occurrence”
« gestionnaire supérieur responsable » Le gestionnaire supérieur visé aux paragraphes 8(1) ou 43(1), selon le cas.	« gestionnaire supérieur responsable » “accountable executive”
« Loi » La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> .	« Loi » “Act”
« marchandises dangereuses » S’entend au sens de l’article 2 de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> .	« marchandises dangereuses » “dangerous goods”
« voie ferrée non principale » Voie ferrée autre qu’une voie ferrée principale.	« voie ferrée non principale » “non-main track”
« voie ferrée principale » Voie ferrée sur laquelle le mouvement de matériel ferroviaire est autorisé par une compagnie de chemin de fer.	« voie ferrée principale » “main track”

APERÇU

2. Le présent règlement établit les exigences minimales à l’égard du système de gestion de la sécurité que toute compagnie doit élaborer et mettre en œuvre en vue d’atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire.	Objet
3. (1) Le présent règlement est divisé en trois parties : a) la partie 1 prévoit les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres, de la notification et du dépôt des renseignements; b) la partie 2 prévoit : (i) à la section 1, les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer locale qui exploite du matériel ferroviaire sur des voies ferrées principales à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres, de la notification et du dépôt des renseignements, (ii) à la section 2, les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer locale qui exploite du matériel ferroviaire exclusivement sur des voies ferrées non principales à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres, de la notification et du dépôt des renseignements; c) la partie 3 apporte des modifications corrélatives au <i>Règlement sur les certificats d’exploitation de chemin de fer</i> , abroge le <i>Règlement sur le</i>	Organisation — parties

Organization —
processes

(2) The safety management system requirements set out in Parts 1 and 2 are organized into key processes that group together related requirements, including, in most instances, the requirement that a company develop and implement

(a) procedures that establish a step-by-step sequence of activities for dealing with certain matters;

(b) methods that are not necessarily a step-by-step sequence of activities, but that establish the manner in which certain evaluation, verification or supervisory activities are to be carried out; or

(c) plans that establish the proposed time for carrying out certain activities with respect to the consultation and knowledge management requirements, and the proposed manner in which those activities are to be carried out.

système de gestion de la sécurité ferroviaire et établit la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(2) Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité qui figurent aux parties 1 et 2 sont organisées selon des processus clés regroupant les exigences qui leurs sont associées et, dans la plupart des cas, les exigences à l'égard de l'élaboration et de la mise en œuvre par toute compagnie, selon le cas :

a) de procédures établissant une séquence d'activités, étape par étape, pour traiter de certaines questions;

b) de méthodes qui ne comportent pas nécessairement une séquence d'activités, étape par étape, mais qui établissent la manière dont doivent être exécutées certaines activités d'évaluation, de vérification ou de surveillance;

c) de plans établissant les délais et la manière proposés pour exécuter certaines activités relatives aux exigences en matière de consultation et de gestion de la connaissance.

Organisation —
processus

PART 1

RAILWAY COMPANIES

APPLICATION

4. (1) This Part applies to a railway company.

(2) In the case of a railway company that begins railway operations after the day on which these Regulations come into force, sections 21 to 23 do not apply until the day that is six months after the day on which the railway company begins railway operations.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Processes, Procedures, Plans and Methods

5. A railway company must develop and implement a safety management system that includes

- (a) a process for accountability;
- (b) a process with respect to a safety policy;
- (c) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;
- (d) a process for managing railway occurrences;
- (e) a process for identifying safety concerns;
- (f) a risk assessment process;
- (g) a process for implementing and evaluating remedial action;
- (h) a process for establishing targets and developing initiatives;
- (i) a process for reporting contraventions and safety hazards;
- (j) a process for managing knowledge;
- (k) a process with respect to scheduling; and
- (l) a process for continual improvement of the safety management system.

Railway
companyDelayed
application

Processes

PARTIE 1

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

CHAMP D'APPLICATION

4. (1) La présente partie s'applique à toute compagnie de chemin de fer.

(2) Dans le cas d'une compagnie de chemin de fer qui commence son exploitation ferroviaire après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 21 à 23 ne s'appliquent qu'à compter de l'expiration des six mois qui suivent la date à laquelle elle commence son exploitation ferroviaire.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Processus, procédures, plans et méthodes

5. La compagnie de chemin de fer élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend :

- a) un processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte;
- b) un processus à l'égard de la politique de sécurité;
- c) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;
- d) un processus pour gérer les accidents ferroviaires;
- e) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité;
- f) un processus visant les évaluations des risques;
- g) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives;
- h) un processus pour établir les objectifs et élaborer des initiatives;
- i) un processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité;

Compagnie de
chemin de ferApplication
différée

Processus

		<p>j) un processus pour gérer la connaissance;</p> <p>k) un processus à l'égard de l'établissement des horaires;</p> <p>l) un processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité.</p>	
Index	<p>6. (1) A railway company must keep an up-to-date index of all the processes referred to in section 5 that it has implemented.</p>	<p>6. (1) La compagnie de chemin de fer tient à jour un répertoire de tous les processus visés à l'article 5 qu'elle a mis en œuvre.</p>	Répertoire
Content of index	<p>(2) The index must indicate the date of the last revision of the railway company's safety policy and must indicate, for each process,</p> <p>(a) the management position occupied by a person designated under subsection 8(4), if applicable;</p> <p>(b) the procedures, plans and methods required by this Part that are associated with the process, and the date of their last revision; and</p> <p>(c) the position in the railway company that has responsibility for the development and implementation of the procedures, plans and methods.</p>	<p>(2) Le répertoire indique la date de la dernière révision de la politique de sécurité de la compagnie de chemin de fer et, pour chaque processus :</p> <p>a) le cas échéant, les postes de gestion occupés par les personnes désignées en vertu du paragraphe 8(4);</p> <p>b) les procédures, les plans et les méthodes exigés par la présente partie qui sont associés au processus, et la date de leur dernière révision;</p> <p>c) le poste dans la compagnie de chemin de fer dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre des procédures, des plans et des méthodes.</p>	Contenu du répertoire
Procedures, plans and methods	<p>7. Every procedure, plan and method required by this Part must be in writing and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>7. Les procédures, les plans ou les méthodes exigés par la présente partie sont établis par écrit et indiquent la date de leur dernière révision.</p>	Procédures, plans et méthodes
	<p><i>Process for Accountability — Accountable Executive</i></p>	<p><i>Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte — gestionnaire supérieur responsable</i></p>	
Designation of executive	<p>8. (1) A railway company must designate an executive who is responsible for the operations and activities of the railway company to be accountable for the extent to which the requirements of the safety management system are met, including its effectiveness in achieving the highest level of safety in its railway operations.</p>	<p>8. (1) La compagnie de chemin de fer désigne un gestionnaire supérieur chargé des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer qui est tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité, y compris son efficacité à atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire.</p>	Désignation du gestionnaire supérieur
Notice to Minister	<p>(2) The railway company must provide the Minister with the name of the accountable executive as soon as possible after he or she has been designated.</p>	<p>(2) Elle fournit au ministre le nom du gestionnaire supérieur responsable aussitôt que possible après sa désignation.</p>	Avis au ministre
Declaration to the Minister	<p>(3) The railway company must ensure that, within 30 days after the day on which it designates an accountable executive, the accountable executive provides the Minister with a signed declaration accepting accountability for the extent to which the requirements of the safety management system have been met.</p>	<p>(3) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable fournisse au ministre, dans les trente jours suivant la date de sa désignation, une déclaration signée par laquelle il accepte d'être tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.</p>	Déclaration au ministre
Designation of managers	<p>(4) The railway company may, in its safety management system, permit the accountable executive to designate one or more persons to develop and implement one or more of the processes required by this Part. A designated person must occupy a management position within the railway company that includes responsibilities relevant to the process or processes and the authority to make decisions with respect to that process or those processes.</p>	<p>(4) Elle peut, dans son système de gestion de la sécurité, permettre au gestionnaire supérieur responsable de désigner une ou plusieurs personnes pour élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs des processus exigés par la présente partie. Les personnes désignées doivent occuper, dans la compagnie de chemin de fer, des postes de gestion qui comprennent les responsabilités se rapportant à ces processus et le pouvoir de prendre des décisions à l'égard de ceux-ci.</p>	Désignation de gestionnaires
Annual update	<p>(5) If the accountable executive designates a person under subsection (4), the accountable executive</p>	<p>(5) S'il désigne une personne en vertu du paragraphe (4), le gestionnaire supérieur responsable</p>	Mise à jour annuelle

must ensure that the person reports to him or her, on an annual basis, with respect to

- (a) any problems following the procedures or implementing the plans and methods, and the manner in which those problems have been or are being resolved or, if applicable, the reasons why they have not been or are not being resolved; and
- (b) the effectiveness of the procedures, plans and methods in contributing to the improvement of the safety of the railway company's operations.

Process with Respect to a Safety Policy

Safety policy

9. (1) A railway company must include, in its safety management system, a written safety policy that reflects the railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved and signed by the accountable executive.

Annual review

(2) The railway company must ensure that its safety policy is reviewed annually.

Communication

(3) The railway company must communicate its safety policy, and any changes to the policy, to its employees.

Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments

List of instruments

10. (1) A railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety:

- (a) any regulations made under the Act that apply to the railway company and that are in force;
- (b) any engineering standards approved by the Minister under section 7 of the Act or established by the Minister under subsection 19(7) of the Act that apply to the railway company and that are in effect;
- (c) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the railway company and that are in force;
- (d) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the railway company and that are in effect;
- (e) any notices sent to the railway company under section 31 of the Act that contain an order and that are in effect; and
- (f) any documents in effect by which the Minister has ordered the railway company to do or to not do something, including a ministerial order issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act.

Date and subject matter

(2) The list of instruments must include
(a) in the case of an engineering standard or a rule, the date on which it was approved or established; and

veille à ce que celle-ci lui indique, sur une base annuelle :

- a) tout problème à suivre les procédures ou à mettre en œuvre les plans et les méthodes, et la manière dont il a été réglé ou est en train d'être réglé ou, le cas échéant, les raisons pour lesquelles il n'a pas été réglé ou n'est pas en train de l'être;
- b) l'efficacité des procédures, des plans et des méthodes à contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie de chemin de fer.

Processus à l'égard d'une politique de sécurité

9. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique de sécurité, établie par écrit, qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire. La politique est approuvée et signée par le gestionnaire supérieur responsable.

(2) Elle veille à ce que sa politique de sécurité soit révisée chaque année.

(3) Elle communique à ses employés sa politique en matière de sécurité ainsi que toute modification apportée à celle-ci.

Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments

10. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire :

- a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur;
- b) les normes techniques approuvées par le ministre en vertu l'article 7 de la Loi, ou celles établies par lui en vertu du paragraphe 19(7) de la Loi, qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur;
- c) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur;
- d) les exemptions accordées en vertu des articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur;
- e) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur;
- f) les documents en vigueur par lesquels le ministre a ordonné à la compagnie de chemin de fer de faire ou de ne pas faire quelque chose, notamment les ordres ministériels visés à l'article 32 de la Loi et les injonctions ministérielles visées à l'article 33 de la Loi.

(2) La liste des instruments comprend :

a) dans le cas d'une norme technique ou d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée ou établie;

Politique de sécurité

Révision annuelle

Communication

Liste des instruments

Date et objet

	(b) in the case of an exemption, a notice, or a document referred to in paragraph (1)(f), the date and subject matter.	b) dans le cas d'une exemption, d'un avis ou d'un document visé à l'alinéa (1)f), la date et son objet.	
Update	(3) The railway company must keep the list of instruments up to date and must indicate the date of its last revision.	(3) La compagnie de chemin de fer tient la liste à jour et indique la date de sa dernière révision.	Mise à jour
Procedure	<p>11. A railway company must include, in its safety management system, a procedure for</p> <p>(a) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 10(1); and</p> <p>(b) verifying compliance with</p> <p>(i) the requirements of the regulations, engineering standards, rules, and notices and documents containing an order, that are referred to in the list of instruments, and</p> <p>(ii) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.</p>	<p>11. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour :</p> <p>a) examiner et mettre à jour la liste des instruments visée au paragraphe 10(1);</p> <p>b) vérifier le respect :</p> <p>(i) d'une part, des exigences des règlements, normes techniques, règles et avis et documents contenant un ordre, qui sont mentionnés dans la liste des instruments,</p> <p>(ii) d'autre part, des conditions des exemptions mentionnées dans la liste des instruments.</p>	Procédure
	<i>Process for Managing Railway Occurrences</i>	<i>Processus pour gérer les accidents ferroviaires</i>	
Procedure	<p>12. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for</p> <p>(a) reporting a railway occurrence to the railway company's management; and</p> <p>(b) reviewing a railway occurrence.</p>	<p>12. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour :</p> <p>a) signaler les accidents ferroviaires à sa direction;</p> <p>b) effectuer l'examen des accidents ferroviaires.</p>	Procédure
Communication	(2) The railway company must communicate to its employees the procedure for reporting railway occurrences.	(2) Elle communique à ses employés la procédure pour signaler les accidents ferroviaires.	Communication
	<i>Process for Identifying Safety Concerns</i>	<i>Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité</i>	
Analyses	<p>13. A railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends, any emerging trends or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on</p> <p>(a) any reports of railway occurrences;</p> <p>(b) any internal documentation relating to railway occurrences;</p> <p>(c) any reports of injuries;</p> <p>(d) the results of any inspections conducted by the railway company or by a railway safety inspector;</p> <p>(e) any reports of contraventions or safety hazards that are received by the railway company from its employees;</p> <p>(f) any complaints relating to safety that are received by the railway company;</p> <p>(g) any data from safety monitoring technologies;</p> <p>(h) the conclusions of the annual report referred to in subsection 29(3); and</p> <p>(i) the findings of any audit reports.</p>	<p>13. La compagnie de chemin de fer effectue, de façon continue, des analyses de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance ou situation répétitive. Les analyses reposent, à tout le moins, sur les éléments suivants :</p> <p>a) tout signalement d'accidents ferroviaires;</p> <p>b) tout document interne relatif aux accidents ferroviaires;</p> <p>c) tout signalement de blessures;</p> <p>d) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire;</p> <p>e) tout signalement, fait par les employés de la compagnie de chemin de fer et reçu par elle, des infractions ou des dangers pour la sécurité;</p> <p>f) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer;</p> <p>g) toute donnée provenant de technologies de surveillance de la sécurité;</p> <p>h) les conclusions du rapport annuel visé au paragraphe 29(3);</p> <p>i) les constatations figurant dans tout rapport d'audit.</p>	Analyses

Procedure	14. A railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 13.	14. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour effectuer les analyses visées à l'article 13.	Procédure
	<i>Risk Assessment Process</i>	<i>Processus visant les évaluations des risques</i>	
Risk assessment	15. (1) A railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances: (a) when it identifies a safety concern in its railway operations as a result of the analyses conducted under section 13; (b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; or (c) when a proposed change to its railway operations, including a change set out below, may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment: (i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology, (ii) the addition or elimination of a railway work, or a change to a railway work, (iii) an increase in the volume of dangerous goods it transports, (iv) a change to the route on which dangerous goods are transported, or (v) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.	15. (1) La compagnie de chemin de fer effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes : a) lorsqu'elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire à la suite des analyses effectuées en vertu de l'article 13; b) lorsqu'elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà; c) lorsqu'un changement proposé à son exploitation ferroviaire — y compris les changements ci-après — peut avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement : (i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie, (ii) l'ajout ou l'élimination d'une installation ferroviaire ou une modification apportée à une installation ferroviaire, (iii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte, (iv) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses, (v) une modification touchant le personnel, y compris une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.	Évaluation des risques
Components	(2) The risk assessment must (a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment; (b) identify and describe the risks associated with those circumstances; (c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including the persons who may be affected and whether property or the environment is affected; (d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; (e) identify the risks that require remedial action; and (f) identify the remedial action for each of those risks.	(2) L'évaluation des risques, à la fois : a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques; b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances; c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, y compris les personnes qui peuvent être touchées et si les biens ou l'environnement sont touchés; d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences; e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives; f) cerne les mesures correctives visant chacun de ces risques.	Composantes
Consultation	16. (1) When identifying the risks that require remedial action and the remedial action to be implemented, a railway company must consult with the bargaining agents representing the employees of the railway company who are affected by any of those risks or, if there is no bargaining agent, with (a) the employees of the railway company who are affected by any of those risks; or (b) a representative selected by the employees of the railway company.	16. (1) Au moment de cerner les risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre, la compagnie de chemin de fer consulte les représentants syndicaux de ses employés touchés par l'un ou l'autre de ces risques ou, s'il n'y a pas de représentants syndicaux : a) soit ses employés touchés par l'un ou l'autre de ces risques; b) soit le représentant choisi par ses employés.	Consultation

Communication	(2) The railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to the employees of the railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 15(1).	(2) Elle communique à ses employés qui sont touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 15(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.	Communication
Procedure, plan and method	<p>17. A railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences;</p> <p>(b) a plan for the consultation referred to in subsection 16(1); and</p> <p>(c) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that a risk will occur and the severity of its consequences.</p>	<p>17. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives, en tenant compte, pour chaque risque, de la probabilité qu'il se produise et de la gravité de ses conséquences;</p> <p>b) un plan relatif à la consultation visée au paragraphe 16(1);</p> <p>c) une méthode pour évaluer le niveau de risque, en tenant compte de la probabilité qu'un risque se produise et de la gravité de ses conséquences.</p>	Procédure, plan et méthode
	<i>Process for Implementing and Evaluating Remedial Action</i>	<i>Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives</i>	
Remedial action — implementation	18. (1) A railway company must implement remedial action with respect to the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.	18. (1) La compagnie de chemin de fer met en œuvre des mesures correctives à l'égard des risques qu'elle a, dans son évaluation des risques, cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.	Mesures correctives — mise en œuvre
Remedial action — evaluation	(2) The railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.	(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.	Mesures correctives — évaluation
Consultation	<p>19. When evaluating the effectiveness of remedial action with respect to a risk, a railway company must consult with the bargaining agents representing the employees of the railway company who are affected by the risk or, if there is no bargaining agent, with</p> <p>(a) the employees of the railway company who are affected by the risk; or</p> <p>(b) a representative selected by the employees of the railway company.</p>	<p>19. Au moment d'évaluer l'efficacité des mesures correctives à l'égard des risques, la compagnie de chemin de fer consulte les représentants syndicaux de ses employés touchés par les risques ou, s'il n'y a pas de représentants syndicaux :</p> <p>a) soit ses employés touchés par les risques;</p> <p>b) soit le représentant choisi par ses employés.</p>	Consultation
Procedures and plan	<p>20. A railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented;</p> <p>(b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness; and</p> <p>(c) a plan for the consultation referred to in section 19.</p>	<p>20. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre;</p> <p>b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité;</p> <p>c) un plan relatif à la consultation visée à l'article 19.</p>	Procédures et plan
	<i>Process for Establishing Targets and Developing Initiatives</i>	<i>Processus pour établir les objectifs et élaborer les initiatives</i>	
Targets and initiatives	<p>21. (1) A railway company must, for each calendar year,</p> <p>(a) establish targets designed to improve the safety of its railway operations; and</p> <p>(b) develop initiatives to achieve each target.</p>	<p>21. (1) La compagnie de chemin de fer est tenue, pour chaque année civile :</p> <p>a) d'établir des objectifs visant à améliorer la sécurité de son exploitation ferroviaire;</p> <p>b) d'élaborer des initiatives pour atteindre chaque objectif.</p>	Objectifs et initiatives

Basis for establishing targets	(2) The targets must be based on the analyses conducted under section 13 and must take into account the results of any previous analyses.	(2) Les objectifs reposent sur les analyses effectuées en application de l'article 13 et tiennent compte des résultats de toute analyse précédente.	Base pour l'établissement des objectifs
Details of initiatives	22. A railway company must include, in its safety management system, a written description of each initiative to be implemented in order to achieve each target and a written explanation of how the initiative will contribute to achieving that target.	22. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une description écrite de chaque initiative à mettre en œuvre pour atteindre chaque objectif et une explication écrite de la manière dont l'initiative contribuera à atteindre cet objectif.	Détails des initiatives
Communication	23. A railway company must communicate to its employees the targets established and the initiatives to be implemented.	23. La compagnie de chemin de fer communique à ses employés les objectifs établis et les initiatives à mettre en œuvre.	Communication
<i>Process for Reporting Contraventions and Safety Hazards</i>		<i>Processus pour signaler les infractions et les dangers pour la sécurité</i>	
Internal reporting	24. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for enabling its employees to report to the railway company, without fear of reprisal, a contravention of the Act or of any regulations, rules, certificates, orders or emergency directives made under the Act in relation to safety, or a safety hazard.	24. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure permettant à ses employés de lui signaler, sans crainte de représailles, les infractions à la Loi ou aux règlements, règles, certificats, arrêtés ou ordres ou injonctions ministériels — pris en vertu de la Loi — en matière de sécurité ou les dangers pour la sécurité.	Signalement interne
Policy	(2) The railway company must include, in its safety management system, a policy, in writing, for protecting its employees from reprisals for reporting a contravention or safety hazard.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique, établie par écrit, pour protéger ses employés contre les représailles pour le signalement des infractions ou des dangers pour la sécurité.	Politique
Collaboration	(3) The railway company must develop the procedure and the policy in collaboration with the bargaining agents or, if there is no bargaining agent, with its employees or a representative selected by its employees.	(3) Elle élabore la procédure et la politique en collaboration avec les représentants syndicaux ou, s'il n'y en a pas, les employés ou le représentant qu'ils ont choisi.	Collaboration
Communication	(4) The railway company must communicate the procedure and the policy to its employees.	(4) Elle communique à ses employés la procédure et la politique.	Communication
<i>Process for Managing Knowledge</i>		<i>Processus pour gérer la connaissance</i>	
List	25. (1) A railway company must establish a list setting out (a) the duties that are essential to safe railway operations; (b) the positions in the railway company that have responsibility for the performance of each of those duties; and (c) the skills and qualifications required to perform each of those duties safely.	25. (1) La compagnie de chemin de fer établit une liste prévoyant : a) les fonctions essentielles à la sécurité ferroviaire; b) les postes dans la compagnie de chemin de fer dont relève la responsabilité de l'exercice de chacune de ces fonctions; c) les compétences et les qualifications requises pour exercer chacune de ces fonctions en toute sécurité.	Liste
Employees — skills and qualifications	(2) The railway company must ensure that an employee who performs any of the duties referred to in paragraph (1)(a) has the skills and qualifications referred to in paragraph (1)(c).	(2) Elle veille à ce que tout employé exerçant l'une ou l'autre des fonctions visées à l'alinéa (1)a possède les compétences et les qualifications visées à l'alinéa (1)c).	Employés — compétences et qualifications
Employees — knowledge	(3) The railway company must ensure that an employee who performs any of the duties referred to in paragraph (1)(a) has knowledge of (a) the requirements of the instruments referred to in subsection 10(1) that the employee needs to know to carry out his or her duties safely;	(3) Elle veille à ce que tout employé exerçant l'une ou l'autre des fonctions visées à l'alinéa (1)a connaisse ce qui suit : a) les exigences des instruments visés au paragraphe 10(1) que l'employé doit connaître pour exercer ses fonctions en toute sécurité;	Employés — connaissances

(b) any federal legislation that may affect railway safety and that the employee needs to know to carry out his or her duties safely; and
 (c) any of the railway company's procedures — including any procedure referred to in this Part — standards, instructions, bulletins or other internal documents that may affect railway safety and that the employee needs to know to carry out his or her duties safely.

b) les lois fédérales qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que l'employé doit connaître pour exercer ses fonctions en toute sécurité;

c) les procédures — y compris toute procédure mentionnée dans la présente partie — normes, instructions, bulletins ou autres documents internes de la compagnie de chemin de fer qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que l'employé doit connaître pour exercer ses fonctions en toute sécurité.

Other persons

26. A railway company must ensure that any person, other than an employee, who is authorized by the railway company to access the railway and whose activities may affect the safety of railway operations has knowledge of

(a) the requirements of the instruments referred to in subsection 10(1) that the person needs to know to carry out his or her activities safely;

(b) any federal legislation that may affect railway safety and that the person needs to know to carry out his or her activities safely; and

(c) any of the railway company's procedures — including any procedure referred to in this Part — standards, instructions, bulletins or other internal documents that may affect railway safety and that the person needs to know to carry out his or her activities safely.

26. La compagnie de chemin de fer veille à ce que toute personne, autre qu'un employé, qu'elle autorise à accéder au chemin de fer et dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire connaisse ce qui suit :

a) les exigences des instruments visés au paragraphe 10(1) que la personne doit connaître pour exercer ses activités en toute sécurité;

b) les lois fédérales qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que la personne doit connaître pour exercer ses activités en toute sécurité;

c) les procédures — y compris toute procédure mentionnée dans la présente partie — normes, instructions, bulletins ou autres documents internes de la compagnie de chemin de fer qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que la personne doit connaître pour exercer ses activités en toute sécurité.

Autres personnes

Plan and methods

27. A railway company must include, in its safety management system,

(a) a plan for ensuring that an employee who performs any of the duties referred to in paragraph 25(1)(a) has the skills and qualifications referred to in paragraph 25(1)(c) and the knowledge referred to in subsection 25(3);

(b) a method for verifying that an employee who performs any of the duties referred to in paragraph 25(1)(a) has the skills and qualifications referred to in paragraph 25(1)(c) and the knowledge referred to in subsection 25(3);

(c) a method for supervising an employee who performs any of the duties referred to in paragraph 25(1)(a); and

(d) a method for verifying that a person referred to in section 26 has the knowledge referred to in that section.

27. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité :

a) un plan pour veiller à ce que tout employé exerçant l'une ou l'autre des fonctions visées à l'alinéa 25(1)a possède les compétences et les qualifications visées à l'alinéa 25(1)c et les connaissances visées au paragraphe 25(3);

b) une méthode pour vérifier que tout employé exerçant l'une ou l'autre des fonctions visées à l'alinéa 25(1)a possède les compétences et les qualifications visées à l'alinéa 25(1)c et les connaissances visées au paragraphe 25(3);

c) une méthode pour superviser tout employé exerçant l'une ou l'autre des fonctions visées à l'alinéa 25(1)a;

d) une méthode pour vérifier que la personne visée à l'article 26 possède les connaissances visées à cet article.

Plan et méthodes

Process with Respect to Scheduling

Principles of fatigue science

28. (1) A railway company must apply the principles of fatigue science when scheduling the work of the employees referred to in subsection (2), including the principles

(a) that human fatigue is governed by physiology;
 (b) that human alertness is affected by circadian rhythms;

(c) that human performance degrades in relation to hours of wakefulness and accumulated sleep debt; and

Processus à l'égard de l'établissement des horaires

28. (1) La compagnie de chemin de fer applique les principes de la science de la fatigue lorsqu'elle établit les horaires des employés visés au paragraphe (2), notamment les principes suivants :

a) la fatigue humaine est un phénomène physiologique;

b) la vigilance humaine est affectée par les rythmes circadiens;

c) le rendement humain diminue en fonction des heures de veille et de la dette de sommeil accumulée;

Principes de la science de la fatigue

	(d) that humans have baseline minimum physiological sleep needs.	d) les humains ont des besoins physiologiques de base minimaux pour ce qui est du sommeil.	
Method	(2) The railway company must include, in its safety management system, a method for applying the principles of fatigue science when scheduling the work of an employee who is required to work according to a schedule that (a) is not communicated to the employee at least 72 hours in advance; (b) requires the employee to work beyond his or her normal work schedule; or (c) requires the employee to work between midnight and 6:00 a.m.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une méthode pour l'application des principes de la science de la fatigue lorsqu'elle établit les horaires des employés dont elle exige qu'ils travaillent suivant un horaire qui, selon le cas : a) ne leur est pas communiqué au moins soixante-douze heures à l'avance; b) exige qu'ils travaillent au-delà de leur horaire normal; c) exige qu'ils travaillent entre minuit et 6 h.	Méthode
Communication	(3) The railway company must communicate, to any employees who are required by the railway company to work according to a schedule referred to in subsection (2), how the principles of fatigue science have been taken into account when requiring them to work according to that schedule.	(3) Elle communique aux employés dont elle exige qu'ils travaillent suivant un horaire visé au paragraphe (2) la façon dont les principes de la science de la fatigue ont été pris en compte lorsqu'elle exige qu'ils travaillent suivant cet horaire.	Communication
Exception	(4) This section does not apply when scheduling the work of employees during an emergency related to the safety of railway operations.	(4) Le présent article ne s'applique pas à l'établissement des horaires des employés lors d'une situation d'urgence liée à la sécurité ferroviaire.	Exception
	<i>Process for Continual Improvement of the Safety Management System</i>	<i>Processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité</i>	
	Internal Monitoring	Contrôle interne	
Monitoring	29. (1) A railway company must, on a continual basis, monitor the implementation of its safety management system to verify (a) whether the bargaining agents, the employees or a representative selected by the employees are being involved in the processes as required by this Part; (b) whether the targets established by the railway company under section 21 are being achieved; and (c) whether the procedures required by this Part are being followed, and whether the policy referred to in subsection 24(2) and the methods and plans required by this Part are being implemented.	29. (1) La compagnie de chemin de fer contrôle, de façon continue, la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité pour : a) vérifier si les représentants syndicaux, les employés ou le représentant qu'ils ont choisi participent aux processus comme l'exige la présente partie; b) vérifier si les objectifs qu'elle a établis en application de l'article 21 sont atteints; c) vérifier si les procédures exigées par la présente partie sont suivies, et si la politique visée au paragraphe 24(2) et les méthodes et les plans exigés par la présente partie sont mis en œuvre.	Contrôle
Deficiencies in implementation	(2) Monitoring must include, if applicable, inquiring into (a) the cause of any deficiencies in the implementation of the railway company's safety management system and any actions being taken to remedy those deficiencies; and (b) the reasons why the targets are not being achieved.	(2) Le contrôle comprend, le cas échéant : a) des enquêtes sur les causes des lacunes dans la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer et sur toute mesure corrective prise pour corriger celles-ci; b) des enquêtes sur les raisons pour lesquelles les objectifs ne sont pas atteints.	Lacunes dans la mise en œuvre
Annual report	(3) The railway company must prepare an annual report setting out the conclusions of its monitoring activities.	(3) La compagnie de chemin de fer établit un rapport annuel dans lequel figurent les conclusions de ses activités de contrôle.	Rapport annuel
Accountable executive	(4) The railway company must ensure that the conclusions of the annual report are brought to the attention of the accountable executive.	(4) Elle veille à ce que les conclusions du rapport annuel soient portées à l'attention du gestionnaire supérieur responsable.	Gestionnaire supérieur responsable

	Internal Audit	Audit interne	
Scope and frequency	30. (1) A railway company must conduct an audit of its safety management system every three years to evaluate (a) the extent to which the requirements related to each process have been implemented; and (b) the extent to which the policy referred to in subsection 24(2) and the procedures, plans and methods developed by the railway company are effective in improving the level of safety of its railway operations.	30. (1) La compagnie de chemin de fer effectue un audit de son système de gestion de la sécurité tous les trois ans pour évaluer : a) la mesure dans laquelle les exigences relatives à chaque processus ont été mises en œuvre; b) la mesure dans laquelle la politique visée au paragraphe 24(2) et les procédures, les plans et les méthodes qu'elle a établis sont efficaces pour améliorer le niveau de sécurité de son exploitation ferroviaire.	Portée et fréquence
Audit plan	(2) The railway company must include, in its safety management system, an audit plan that (a) defines the scope of each audit; (b) indicates the evaluation criteria to be applied; (c) specifies the method to be used in conducting each evaluation; and (d) sets out the schedule for evaluating each process.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, un plan d'audit qui, à la fois : a) définit la portée de chaque audit; b) indique les critères d'évaluation à appliquer; c) précise la méthode à utiliser pour effectuer chaque évaluation; d) prévoit le calendrier d'évaluation de chaque processus.	Plan d'audit
Audit report	31. (1) A railway company must prepare an audit report that includes the findings of the audit.	31. (1) La compagnie de chemin de fer établit un rapport d'audit qui comprend les constatations de l'audit.	Rapport d'audit
Accountable executive	(2) The accountable executive must sign the audit report to attest to his or her acceptance of the report.	(2) Le gestionnaire supérieur responsable signe le rapport d'audit pour attester qu'il l'accepte.	Gestionnaire supérieur responsable
Action plan	32. (1) A railway company must prepare an action plan setting out the action to be taken to address each finding in the audit report that it identifies as a deficiency in its safety management system.	32. (1) La compagnie de chemin de fer établit un plan d'action qui indique les mesures à prendre pour répondre à chaque constatation du rapport d'audit qu'elle cerne comme étant une lacune de son système de gestion de la sécurité.	Plan d'action
Approval of action plan	(2) The accountable executive must sign the action plan to acknowledge that he or she approves it.	(2) Le gestionnaire supérieur responsable signe le plan d'action pour attester qu'il l'approuve.	Approbation du plan d'action
RECORDS			
Review, analysis and evaluation	33. (1) A railway company must keep a record of the factors taken into account in, and the results of, (a) the annual review of its safety policy; (b) each analysis conducted under section 13; and (c) each evaluation conducted under subsection 18(2).	33. (1) La compagnie de chemin de fer garde des registres dans lesquels figurent les facteurs qui ont été pris en compte dans les activités ci-après et les résultats de celles-ci : a) la révision annuelle de sa politique de sécurité; b) chaque analyse effectuée en application de l'article 13; c) chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 18(2).	Révision, analyse et évaluation
Date	(2) The record referred to in subsection (1) must include the date on which the review, analysis or evaluation was undertaken.	(2) Les registres visés au paragraphe (1) incluent la date à laquelle la révision, l'analyse ou l'évaluation ont été effectuées.	Date
Consultation, communication or collaboration	34. For each instance in which a railway company, in accordance with this Part, consults, communicates or collaborates with bargaining agents, employees or a representative selected by employees, the railway company must keep a record of the date and subject matter of the consultation, communication or collaboration and the manner in which it was carried out.	34. Chaque fois que, conformément à la présente partie, elle consulte les représentants syndicaux, ses employés ou le représentant qu'ils ont choisi, ou communique ou collabore avec eux, la compagnie de chemin de fer garde des registres dans lesquels figurent la date et le sujet des consultations, communications ou collaborations et la manière dont celles-ci ont été effectuées.	Consultation, communication ou collaboration
Specified documents	35. A railway company must keep the following records: (a) the documentation relating to each risk assessment conducted under section 15;	35. La compagnie de chemin de fer garde des registres dans lesquels figure ce qui suit : a) la documentation relative à chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 15;	Documents précisés

- (b) the written description and written explanation referred to in section 22;
- (c) the annual report referred to in subsection 29(3);
- (d) the audit plan referred to in subsection 30(2);
- (e) the signed audit report referred to in section 31; and
- (f) the approved action plan referred to in section 32.

- b) la description et l'explication écrites visées à l'article 22;
- c) le rapport annuel visé au paragraphe 29(3);
- d) le plan d'audit visé au paragraphe 30(2);
- e) le rapport d'audit signé qui est visé à l'article 31;
- f) le plan d'action approuvé qui est visé à l'article 32.

Duration

36. A railway company must keep the records referred to in sections 33 to 35 for six years after the day on which they are created.

36. La compagnie de chemin de fer garde les registres visés aux articles 33 à 35 pendant six ans après la date de leur création.

Durée

FILING AND NOTIFICATION

DÉPÔT ET NOTIFICATION

Filing with the Minister

37. A railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister

- (a) an up-to-date copy of the index referred to in subsection 6(1);
- (b) the targets and initiatives referred to in subsection 21(1) for the current calendar year;
- (c) the written description and written explanation referred to in section 22;
- (d) the latest annual report referred to in subsection 29(3); and
- (e) the latest signed audit report referred to in section 31.

37. La compagnie de chemin de fer dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, ce qui suit :

- a) une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 6(1);
- b) les objectifs et les initiatives visés au paragraphe 21(1) pour l'année civile en cours;
- c) la description et l'explication écrites visées à l'article 22;
- d) le dernier rapport annuel visé au paragraphe 29(3);
- e) le dernier rapport d'audit signé qui est visé à l'article 31.

Dépôt auprès du ministre

Notification and filing

38. A railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 15(1)(b) or (c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the Minister, file with the Minister the documentation relating to the risk assessment that it conducted with respect to the change.

38. La compagnie de chemin de fer qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 15(1)b) ou c) en avise le ministre, avant de l'apporter, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande, la documentation relative à l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.

Notification et dépôt

PART 2

PARTIE 2

LOCAL RAILWAY COMPANIES

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER LOCALES

DIVISION 1

SECTION 1

MAIN TRACK OPERATIONS

OPÉRATIONS — VOIES FERRÉES PRINCIPALES

Application

Application

Local railway company — main track

39. (1) This Division applies to a local railway company that operates railway equipment on main track.

39. (1) La présente section s'applique aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur des voies ferrées principales.

Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées principales

Delayed application

(2) In the case of a local railway company that begins operating railway equipment on a railway after the day on which these Regulations come into force, sections 54 to 56 do not apply until the day that is six months after the day on which the local railway company begins operating railway equipment on a railway.

(2) Dans le cas d'une compagnie de chemin de fer locale qui commence à exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 54 à 56 ne s'appliquent qu'à compter de l'expiration des six mois qui suivent la date à laquelle elle commence à exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer.

Application différée

*Safety Management System**Système de gestion de la sécurité*

Processes, Procedures and Methods

Processus, procédures et méthodes

Processes	<p>40. A local railway company must develop and implement a safety management system that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a process for accountability; (b) a process with respect to a safety policy; (c) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments; (d) a process for identifying safety concerns; (e) a risk assessment process; (f) a process for implementing and evaluating remedial action; (g) a process for establishing targets and developing initiatives; and (h) a process for continual improvement of the safety management system. 	<p>40. La compagnie de chemin de fer locale élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte; b) un processus à l'égard de la politique de sécurité; c) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments; d) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité; e) un processus visant les évaluations des risques; f) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives; g) un processus pour établir les objectifs et élaborer des initiatives; h) un processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité. 	Processus
Index	<p>41. (1) A local railway company must keep an up-to-date index of all the processes referred to in section 40 that it has implemented.</p>	<p>41. (1) La compagnie de chemin de fer locale tient à jour un répertoire de tous les processus visés à l'article 40 qu'elle a mis en œuvre.</p>	Répertoire
Content of index	<p>(2) The index must indicate the date of the last revision of the local railway company's safety policy and must indicate, for each process,</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the management position occupied by a person designated under subsection 43(4), if applicable; (b) the procedures and methods required by this Division that are associated with the process, and the date of their last revision; and (c) the position in the local railway company that has responsibility for the development and implementation of the procedures and methods. 	<p>(2) Le répertoire indique la date de la dernière révision de la politique de sécurité de la compagnie de chemin de fer locale et, pour chaque processus :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le cas échéant, les postes de gestion occupés par les personnes désignées en vertu du paragraphe 43(4); b) les procédures et les méthodes exigées par la présente section qui sont associées au processus, et la date de leur dernière révision; c) le poste, dans la compagnie de chemin de fer locale, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre des procédures et des méthodes. 	Contenu du répertoire
Procedures and methods	<p>42. Every procedure and method required by this Division must be in writing and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>42. Les procédures et les méthodes exigées par la présente section sont établies par écrit et indiquent la date de leur dernière révision.</p>	Procédures et méthodes
Process for Accountability — Accountable Executive		Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte — gestionnaire supérieur responsable	
Designation of executive	<p>43. (1) A local railway company must designate an executive who is responsible for the operations and activities of the local railway company to be accountable for the extent to which the requirements of the safety management system are met, including its effectiveness in achieving the highest level of safety in its railway operations.</p>	<p>43. (1) La compagnie de chemin de fer locale désigne un gestionnaire supérieur chargé des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer qui est tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité, y compris son efficacité à atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire.</p>	Désignation du gestionnaire supérieur
Notice to Minister	<p>(2) The local railway company must provide the Minister with the name of the accountable executive as soon as possible after he or she has been designated.</p>	<p>(2) Elle fournit au ministre le nom du gestionnaire supérieur responsable aussitôt que possible après sa désignation.</p>	Avis au ministre
Declaration to the Minister	<p>(3) The local railway company must ensure that, within 30 days after the day on which it designates an accountable executive, the accountable executive</p>	<p>(3) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable fournisse au ministre, dans les trente jours suivant la date de sa désignation, une</p>	Déclaration au ministre

	provides the Minister with a signed declaration accepting accountability for the extent to which the requirements of the safety management system have been met.	déclaration signée par laquelle il accepte d'être tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.	
Designation of managers	(4) The local railway company may, in its safety management system, permit the accountable executive to designate one or more persons to develop and implement one or more of the processes required by this Division. A designated person must occupy a management position within the local railway company that includes responsibilities relevant to the process or processes and the authority to make decisions with respect to that process or those processes.	(4) Elle peut, dans son système de gestion de la sécurité, permettre au gestionnaire supérieur responsable de désigner une ou plusieurs personnes pour élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs des processus exigés par la présente section. Les personnes désignées doivent occuper, dans la compagnie de chemin de fer locale, des postes de gestion qui comprennent les responsabilités se rapportant à ces processus et le pouvoir de prendre des décisions à l'égard de ceux-ci.	Désignation de gestionnaires
Annual update	(5) If the accountable executive designates a person under subsection (4), the accountable executive must ensure that the person reports to him or her, on an annual basis, with respect to (a) any problems following the procedures or implementing the methods, and the manner in which those problems have been or are being resolved or, if applicable, the reasons why they have not been or are not being resolved; and (b) the effectiveness of the procedures and methods in contributing to the improvement of the safety of the local railway company's operations.	(5) S'il désigne une personne en vertu du paragraphe (4), le gestionnaire supérieur responsable doit veiller à ce que celle-ci lui indique, sur une base annuelle : a) tout problème à suivre les procédures ou à mettre en œuvre les méthodes, et la manière dont il a été réglé ou est en train d'être réglé ou, le cas échéant, les raisons pour lesquelles il n'a pas été réglé ou n'est pas en train de l'être; b) l'efficacité des procédures et des méthodes à contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie de chemin de fer locale.	Mise à jour annuelle
	Process with Respect to a Safety Policy	Processus à l'égard d'une politique de sécurité	
Safety policy	44. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a written safety policy that reflects the local railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved and signed by the accountable executive.	44. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique de sécurité, établie par écrit, qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire. La politique est approuvée et signée par le gestionnaire supérieur responsable.	Politique de sécurité
Annual review	(2) The local railway company must ensure that its safety policy is reviewed annually.	(2) Elle veille à ce que sa politique de sécurité soit révisée chaque année.	Révision annuelle
Communication	(3) The local railway company must communicate its safety policy, and any changes to the policy, to its employees.	(3) Elle communique à ses employés sa politique de sécurité ainsi que toute modification apportée à celle-ci.	Communication
	Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments	Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments	
List of instruments	45. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety: (a) any regulations made under the Act that apply to the local railway company and that are in force; (b) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the local railway company and that are in force; (c) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the local railway company and that are in effect; (d) any notices sent to the local railway company under section 31 of the Act that contain an order and that are in effect; and	45. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire : a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; b) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; c) les exemptions accordées en vertu des articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur;	Liste des instruments

	(e) any documents in effect by which the Minister has ordered the local railway company to do or to not do something, including a ministerial order issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act.	d) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer locale en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur;	
Date and subject matter	(2) The list of instruments must include (a) in the case of a rule, the date on which it was approved or established; and (b) in the case of an exemption, a notice, or a document referred to in paragraph (1)(e), the date and subject matter.	(2) La liste des instruments comprend : a) dans le cas d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée ou établie; b) dans le cas d'une exemption, d'un avis ou d'un document visé à l'alinéa (1)e), la date et son objet.	Date et objet
Update	(3) The local railway company must keep the list of instruments up to date and must indicate the date of its last revision.	(3) La compagnie de chemin de fer locale tient la liste à jour et indique la date de sa dernière révision.	Mise à jour
Procedures	46. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for (a) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 45(1); and (b) verifying compliance with (i) the requirements of the regulations, rules, and notices and documents containing an order, that are referred to in the list of instruments, and (ii) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.	46. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour : a) examiner et mettre à jour la liste des instruments visés au paragraphe 45(1); b) vérifier le respect : (i) d'une part, des exigences des règlements, règles et avis et documents contenant un ordre, qui sont mentionnés dans la liste des instruments, (ii) d'autre part, des conditions des exemptions mentionnées dans la liste des instruments.	Procédures
	Process for Identifying Safety Concerns	Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité	
Analyses	47. A local railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends, any emerging trends or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on (a) any reports of accidents; (b) any internal documentation relating to accidents; (c) any reports of injuries; (d) the results of any inspections conducted by the local railway company or by a railway safety inspector; (e) any reports of contraventions or safety hazards that are received by the local railway company from its employees; (f) any complaints relating to safety that are received by the local railway company; (g) any data that is accessible to the local railway company from safety monitoring technologies; (h) the conclusions of the annual report referred to in subsection 57(3); and (i) the findings of any audit reports.	47. La compagnie de chemin de fer locale effectue, de façon continue, des analyses de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance et situation répétitive. Les analyses reposent, à tout le moins, sur les éléments suivants : a) tout signalement d'accidents; b) tout document interne relatif aux accidents; c) tout signalement de blessures; d) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer locale ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire; e) tout signalement, fait par ses employés et reçu par elle, des infractions ou des dangers pour la sécurité; f) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer locale; g) toute donnée accessible à la compagnie de chemin de fer locale provenant de technologies de surveillance de la sécurité; h) les conclusions du rapport annuel visé au paragraphe 57(3); i) les constatations figurant dans tout rapport d'audit.	Analyses

Procedure	48. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 47.	48. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour effectuer les analyses visées à l'article 47.	Procédure
	Risk Assessment Process	Processus visant les évaluations des risques	
Risk assessment	49. (1) A local railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances: (a) when it identifies a safety concern in its railway operations as a result of the analyses conducted under section 47; (b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; or (c) when a proposed change to its railway operations, including a change set out below, may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment: (i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology, (ii) an increase in the volume of dangerous goods it transports, (iii) a change to the route on which dangerous goods are transported, or (iv) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.	49. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes : a) lorsqu'elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire à la suite des analyses effectuées en vertu de l'article 47; b) lorsqu'elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà; c) lorsqu'un changement proposé à l'exploitation ferroviaire — y compris les changements ci-après — peut avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement : (i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie, (ii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte, (iii) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses, (iv) une modification touchant le personnel, y compris une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.	Évaluation des risques
Components	(2) The risk assessment must (a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment; (b) identify and describe the risks associated with those circumstances; (c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including the persons who may be affected and whether property or the environment is affected; (d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; (e) identify the risks that require remedial action; and (f) identify the remedial action for each of those risks.	(2) L'évaluation des risques, à la fois : a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques; b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances; c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, y compris les personnes qui peuvent être touchées et si les biens ou l'environnement sont touchés; d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences; e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives; f) indique les mesures correctives visant chacun de ces risques.	Composantes
Communication	50. A local railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to the employees of the local railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 49(1).	50. La compagnie de chemin de fer locale communique à ses employés qui sont touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 49(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.	Communication
Procedure and method	51. A local railway company must include, in its safety management system, (a) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account, for	51. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives, en tenant compte,	Procédure et méthode

	each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; and (b) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that a risk will occur and the severity of its consequences.	pour chaque risque, de la probabilité qu'il se produise et de la gravité de ses conséquences; b) une méthode pour évaluer le niveau de risque, en tenant compte de la probabilité qu'un risque se produise et de la gravité de ses conséquences.	
	Process for Implementing and Evaluating Remedial Action	Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives	
Remedial action — implementation	52. (1) A local railway company must implement remedial action with respect to the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.	52. (1) La compagnie de chemin de fer locale met en œuvre des mesures correctives à l'égard des risques qu'elle a cernés, dans son évaluation des risques, comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.	Mesures correctives — mise en œuvre
Remedial action — evaluation	(2) The local railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.	(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.	Mesures correctives — évaluation
Procedures	53. A local railway company must include, in its safety management system, (a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented; and (b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness.	53. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre; b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité.	Procédures
	Process for Establishing Targets and Developing Initiatives	Processus pour établir les objectifs de rendement et élaborer les initiatives	
Targets and initiatives	54. (1) A local railway company must, for each calendar year, (a) establish targets designed to improve the safety of its railway operations; and (b) develop initiatives to achieve each target.	54. (1) La compagnie de chemin de fer locale est tenue, pour chaque année civile : a) d'établir des objectifs visant à améliorer la sécurité de son exploitation ferroviaire; b) d'élaborer des initiatives pour atteindre chaque objectif.	Objectifs et initiatives
Basis for establishing targets	(2) The targets must be based on the analyses conducted under section 47 and must take into account the results of any previous analyses.	(2) Les objectifs reposent sur les analyses effectuées en application de l'article 47 et tiennent compte des résultats de toute analyse précédente.	Base pour l'établissement des objectifs
Details of initiative	55. A local railway company must include, in its safety management system, a written description of each initiative to be implemented in order to achieve each target and a written explanation of how the initiative will contribute to achieving that target.	55. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une description écrite de chaque initiative à mettre en œuvre pour atteindre chaque objectif et une explication écrite de la manière dont l'initiative contribuera à atteindre cet objectif.	Détails des initiatives
Communication	56. A local railway company must communicate to its employees the targets established and the initiatives to be implemented.	56. La compagnie de chemin de fer locale communique à ses employés les objectifs et les initiatives à mettre en œuvre.	Communication
	Process for Continual Improvement of the Safety Management System	Processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité	
	Internal Monitoring	Contrôle interne	
Monitoring	57. (1) A local railway company must, on a continual basis, monitor the implementation of its safety management system to verify (a) whether the targets established by the local railway company under section 54 are being achieved; and (b) whether the procedures required by this Division are being followed, and whether the methods required by this Division are being implemented.	57. (1) La compagnie de chemin de fer locale contrôle, de façon continue, la mise en œuvre de ses processus pour : a) vérifier si les objectifs qu'elle a établis en application de l'article 54 sont atteints; b) vérifier si les procédures exigées par la présente section sont suivies et si les méthodes exigées par la présente section sont mises en œuvre.	Contrôle

Deficiencies in implementation	(2) Monitoring must include, if applicable, inquiring into (a) the cause of any deficiencies in the implementation of the local railway company's safety management system and any actions being taken to remedy those deficiencies; and (b) the reasons why the targets are not being achieved.	(2) Le contrôle comprend, le cas échéant : a) des enquêtes sur les causes des lacunes dans la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer et sur toute mesure corrective prise pour corriger celles-ci; b) des enquêtes sur les raisons pour lesquelles les objectifs ne sont pas atteints.	Lacunes dans la mise en œuvre
Annual report	(3) The local railway company must prepare an annual report setting out the conclusions of its monitoring activities.	(3) La compagnie de chemin de fer locale prépare un rapport annuel des conclusions de ses activités de contrôle.	Rapport annuel
Accountable executive	(4) The local railway company must ensure that the conclusions of the annual report are brought to the attention of the accountable executive.	(4) Elle veille à ce que les conclusions du rapport annuel soient portées à l'attention du gestionnaire supérieur responsable.	Gestionnaire supérieur responsable
Internal Audit		Audit interne	
Scope and frequency	58. (1) A local railway company must conduct an audit of its safety management system every three years to evaluate (a) the extent to which the requirements related to each process have been implemented; and (b) the extent to which the procedures and methods developed by the local railway company are effective in improving the level of safety of its railway operations.	58. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue un audit de son système de gestion de la sécurité tous les trois ans pour évaluer : a) la mesure dans laquelle les exigences relatives à chaque processus ont été mises en œuvre; b) la mesure dans laquelle les procédures et les méthodes qu'elle a établies sont efficaces pour améliorer le niveau de sécurité de son exploitation ferroviaire.	Portée et fréquence
Audit plan	(2) The local railway company must include, in its safety management system, an audit plan that (a) defines the scope of each audit; (b) indicates the evaluation criteria to be applied; (c) specifies the method to be used in conducting each evaluation; and (d) sets out the schedule for evaluating each process.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, un plan d'audit qui, à la fois : a) définit la portée de chaque audit; b) indique les critères d'évaluation à appliquer; c) précise la méthode à utiliser pour effectuer chaque évaluation; d) prévoit le calendrier d'évaluation de chaque processus.	Plan d'audit
Audit report	59. (1) A local railway company must prepare an audit report that includes the findings of the audit.	59. (1) La compagnie de chemin de fer locale établit un rapport d'audit qui comprend les constatations de l'audit.	Rapport d'audit
Accountable executive	(2) The accountable executive must sign the audit report to attest to his or her acceptance of the report.	(2) Le gestionnaire supérieur responsable signe le rapport d'audit pour attester qu'il l'accepte.	Gestionnaire supérieur responsable
Action plan	60. (1) A local railway company must prepare an action plan setting out the action to be taken to address each finding in the audit report that it identifies as a deficiency in its safety management system.	60. (1) La compagnie de chemin de fer locale établit un plan d'action qui indique les mesures à prendre pour répondre à chaque constatation du rapport d'audit qu'elle cerne comme étant une lacune de son système de gestion de la sécurité.	Plan d'action
Approval of action plan	(2) The accountable executive must sign the action plan to acknowledge that he or she approves it.	(2) Le gestionnaire supérieur responsable signe le plan d'action pour attester qu'il l'approuve.	Approbation du plan d'action

Records

61. (1) A local railway company must keep a record of the factors taken into account in, and the results of,
(a) the annual review of its safety policy;
(b) each analysis conducted under section 47; and
(c) each evaluation conducted under subsection 52(2).

Registres

61. (1) La compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent les facteurs qui ont été pris en compte dans les activités ci-après et les résultats de celles-ci :
a) la révision annuelle de sa politique de sécurité;
b) chaque analyse effectuée en application de l'article 47;
c) chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 52(2).

Révision, analyse et évaluation

Date	(2) The record referred to in subsection (1) must include the date on which the review, analysis or evaluation was undertaken.	(2) Les registres visés au paragraphe (1) incluent la date à laquelle la révision, l'analyse ou l'évaluation ont été effectuées.	Date
Communication	62. For each instance in which a local railway company communicates with its employees in accordance with this Division, the local railway company must keep a record of the date and subject matter of the communication and the manner in which it was carried out.	62. Chaque fois que, conformément à la présente section, elle communique avec ses employés, la compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent la date et le sujet des communications et la manière dont celles-ci ont été effectuées.	Communication
Specified documents	63. A local railway company must keep the following records: (a) the documentation relating to each risk assessment conducted under section 49; (b) the written description and written explanation referred to in section 55; (c) the annual report referred to in subsection 57(3); (d) the audit plan referred to in subsection 58(2); (e) the signed audit report referred to in section 59; and (f) the approved action plan referred to in section 60.	63. La compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figure ce qui suit : a) la documentation relative à chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 49; b) la description et l'explication écrites visées à l'article 55; c) le rapport annuel visé au paragraphe 57(3); d) le plan d'audit visé au paragraphe 58(2); e) le rapport d'audit signé qui est visé à l'article 59; f) le plan d'action approuvé qui est visé à l'article 60.	Documents précisés
Duration	64. A local railway company must keep the records referred to in sections 61 to 63 for six years after the day on which they are created.	64. La compagnie de chemin de fer locale garde les registres visés aux articles 61 à 63 pendant six ans après la date de leur création.	Durée

Filing and Notification

Filing with the Minister	65. A local railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister (a) an up-to-date copy of the index referred to in subsection 41(1); (b) the targets and initiatives referred to in subsection 54(1) for the current calendar year; (c) the written description and written explanation referred to in section 55; (d) the latest annual report referred to in subsection 57(3); and (e) the latest signed audit report referred to in section 59.
--------------------------	---

Dépôt et notification

Dépôt auprès du ministre	65. La compagnie de chemin de fer locale dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, ce qui suit : a) une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 41(1); b) les objectifs et les initiatives visés au paragraphe 54(1) pour l'année civile en cours; c) la description et l'explication écrites visées à l'article 55; d) le dernier rapport annuel visé au paragraphe 57(3); e) le dernier rapport d'audit signé qui est visé à l'article 59.
--------------------------	---

Notification and filing	66. A local railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 49(1)(b) or (c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the Minister, file with the Minister the documentation relating to the risk assessment that it conducted with respect to the change.
-------------------------	---

Notification et dépôt	66. La compagnie de chemin de fer locale qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 49(1)(b) ou c) en avise le ministre, avant de l'apporter, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande, la documentation relative à l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.
-----------------------	---

DIVISION 2

SECTION 2

NON-MAIN TRACK OPERATIONS

OPÉRATIONS — VOIES FERRÉES NON PRINCIPALES

*Application**Application*

Local railway company — non-main track	67. This Division applies to a local railway company that operates railway equipment exclusively on non-main track.
--	--

Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées non principales	67. La présente section s'applique aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire exclusivement sur des voies ferrées non principales.
---	---

*Safety Management System**Système de gestion de la sécurité*

Processes, Procedures and Methods

Processus, procédures et méthodes

Processes	<p>68. A local railway company must develop and implement a safety management system that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a process with respect to a safety policy; (b) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments; (c) a process for identifying safety concerns; (d) a risk assessment process; and (e) a process for implementing and evaluating remedial action. 	<p>68. La compagnie de chemin de fer locale élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un processus à l'égard de la politique de sécurité; b) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments; c) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité; d) un processus visant les évaluations des risques; e) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives. 	Processus
Index	<p>69. (1) A local railway company must keep an up-to-date index of all the processes referred to in section 68 that it has implemented.</p>	<p>69. (1) La compagnie de chemin de fer locale tient à jour un répertoire de tous les processus visés à l'article 68 qu'elle a mis en œuvre.</p>	Répertoire
Content of index	<p>(2) The index must indicate the date of the last revision of the local railway company's safety policy and must indicate, for each process,</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the procedures and methods required by this Division that are associated with the process, and the date of their last revision; and (b) the position in the local railway company that has responsibility for the development and implementation of the process, procedures and methods. 	<p>(2) Le répertoire indique la date de la dernière révision de la politique de sécurité de la compagnie de chemin de fer locale et, pour chaque processus :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les procédures et les méthodes exigées par la présente section qui sont associées au processus, et la date de leur dernière révision; b) le poste, dans la compagnie de chemin de fer locale, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre des processus, des procédures et des méthodes. 	Contenu du répertoire
Procedures and methods	<p>70. Every procedure and method required by this Division must be in writing and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>70. Les procédures et les méthodes exigées par la présente section sont établies par écrit et indiquent la date de leur dernière révision.</p>	Procédures et méthodes
	Process with Respect to a Safety Policy	Processus à l'égard d'une politique de sécurité	
Safety policy	<p>71. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a written safety policy that reflects the local railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved and signed by an executive who is responsible for the operations and activities of the local railway company.</p>	<p>71. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique de sécurité, établie par écrit, qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire. La politique est approuvée et signée par le gestionnaire supérieur responsable des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer locale.</p>	Politique de sécurité
Annual review	<p>(2) The local railway company must ensure that its safety policy is reviewed annually.</p>	<p>(2) Elle veille à ce que sa politique de sécurité ferroviaire soit révisée chaque année.</p>	Révision annuelle
Communication	<p>(3) The local railway company must communicate its safety policy, and any changes to the policy, to its employees.</p>	<p>(3) Elle communique à ses employés sa politique de sécurité ainsi que toute modification apportée à celle-ci.</p>	Communication
	Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments	Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments	
List of instruments	<p>72. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) any regulations made under the Act that apply to the local railway company and that are in force; (b) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the local railway company and that are in force; 	<p>72. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; b) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi et qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; 	Liste des instruments

	<p>(c) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the local railway company and that are in effect;</p> <p>(d) any notices sent to the local railway company under section 31 of the Act that contain an order and that are in effect; and</p> <p>(e) any documents in effect by which the Minister has ordered the local railway company to do or to not do something, including a ministerial order issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act.</p>	<p>c) les exemptions accordées en vertu des articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur;</p> <p>d) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer locale en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur;</p> <p>e) les documents en vigueur par lesquels le ministre a ordonné à la compagnie de chemin de fer locale de faire ou de ne pas faire quelque chose, notamment les ordres ministériels visés à l'article 32 de la Loi et les injonctions ministérielles visées à l'article 33 de la Loi.</p>	
Date and subject matter	<p>(2) The list of instruments must include</p> <p>(a) in the case of a rule, the date on which it was approved or established; and</p> <p>(b) in the case of an exemption, a notice, or a document referred to in paragraph (1)(e), the date and subject matter.</p>	<p>(2) La liste des instruments comprend :</p> <p>a) dans le cas d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée ou établie;</p> <p>b) dans le cas d'une exemption, d'un avis ou d'un document visé à l'alinéa (1)e), la date et son objet.</p>	Date et objet
Update	<p>(3) The local railway company must keep the list of instruments up to date and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>(3) La compagnie de chemin de fer locale tient la liste à jour et indique la date de sa dernière révision.</p>	Mise à jour
Procedures	<p>73. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for</p> <p>(a) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 72(1); and</p> <p>(b) verifying compliance with</p> <p>(i) the requirements of the regulations, rules, and notices and documents containing an order, that are referred to in the list of instruments, and</p> <p>(ii) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.</p>	<p>73. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour :</p> <p>a) examiner et mettre à jour la liste des instruments visée au paragraphe 72(1);</p> <p>b) vérifier le respect :</p> <p>(i) d'une part, des exigences des règlements, règles et avis et documents contenant un ordre, qui sont mentionnés dans la liste des instruments,</p> <p>(ii) d'autre part, des conditions des exemptions mentionnées dans la liste des instruments.</p>	Procédure
	<p>Process for Identifying Safety Concerns</p>	<p>Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité</p>	
Analyses	<p>74. A local railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends, any emerging trends or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on</p> <p>(a) any reports of accidents;</p> <p>(b) any internal documentation relating to accidents;</p> <p>(c) any reports of injuries;</p> <p>(d) the results of any inspections conducted by the local railway company or by a railway safety inspector;</p> <p>(e) any reports of contraventions or safety hazards that are received by the local railway company from its employees;</p> <p>(f) any complaints relating to safety that are received by the local railway company;</p> <p>(g) any data that is accessible to the local railway company from safety monitoring technologies; and</p> <p>(h) the findings of any audit reports.</p>	<p>74. La compagnie de chemin de fer locale effectue, de façon continue, des analyses de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance et situation répétitive. Les analyses reposent, à tout le moins, sur les éléments suivants :</p> <p>a) tout signalement d'accidents;</p> <p>b) tout document interne relatif aux accidents;</p> <p>c) tout signalement de blessures;</p> <p>d) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer locale ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire;</p> <p>e) tout signalement, fait par ses employés et reçu par elle, des infractions ou des dangers pour la sécurité;</p> <p>f) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer locale;</p> <p>g) toute donnée accessible à la compagnie de chemin de fer locale provenant de technologies de surveillance de la sécurité;</p> <p>h) les constatations figurant dans tout rapport d'audit.</p>	Analyses

Procedure	75. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 74.	75. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour effectuer les analyses visées à l'article 74.	Procédure
	Risk Assessment Process	Processus visant les évaluations des risques	
Risk assessment	76. (1) A local railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances: (a) when it identifies a safety concern in its railway operations as a result of the analyses conducted under section 74; (b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; or (c) when a proposed change to its railway operations, including a change set out below, may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment: (i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology, (ii) an increase in the volume of dangerous goods it transports, (iii) a change to the route on which dangerous goods are transported, or (iv) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.	76. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes : a) lorsqu'elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire à la suite des analyses effectuées en vertu de l'article 74; b) lorsqu'elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà; c) lorsqu'un changement proposé à l'exploitation ferroviaire — y compris les changements suivants — peut avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement : (i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie, (ii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte, (iii) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses, (iv) une modification touchant le personnel, y compris une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.	Évaluation des risques
Components	(2) The risk assessment must (a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment; (b) identify and describe the risks associated with those circumstances; (c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including the persons who may be affected and whether property or the environment is affected; (d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; (e) identify the risks that require remedial action; and (f) identify the remedial action for each of those risks.	(2) L'évaluation des risques, à la fois : a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques; b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances; c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, y compris les personnes qui peuvent être touchés ou si les biens ou l'environnement sont touchés; d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences; e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives; f) indique les mesures correctives visant chacun de ces risques.	Composantes
Communication	77. A local railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to the employees of the local railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 76(1).	77. La compagnie de chemin de fer locale communique à ses employés qui sont touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 76(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.	Communication
Procedure and method	78. A local railway company must include, in its safety management system, (a) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account, for	78. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives, en tenant compte,	Procédure et méthode

	each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; and (b) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that a risk will occur and the severity of its consequences.		pour chaque risque, de la probabilité qu'il se produise et de la gravité de ses conséquences; b) une méthode pour évaluer le niveau de risque, en tenant compte de la probabilité qu'un risque se produise et de la gravité de ses conséquences.	
	Process for Implementing and Evaluating Remedial Action		Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives	
Remedial action — implementation	79. (1) A local railway company must implement remedial action with respect to the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.		79. (1) La compagnie de chemin de fer locale met en œuvre les mesures correctives à l'égard des risques qu'elle a cernés, dans son évaluation des risques, comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.	Mesures correctives — mise en œuvre
Remedial action — evaluation	(2) The local railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.		(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.	Mesures correctives — évaluation
Procedures	80. A local railway company must include, in its safety management system, (a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented; and (b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness.		80. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre; b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité.	Procédures
	<i>Records</i>		<i>Registres</i>	
Review, analysis and evaluation	81. (1) A local railway company must keep a record of the factors taken into account in, and the results of, (a) the annual review of its safety policy; (b) each analysis conducted under section 74; and (c) each evaluation conducted under subsection 79(2).		81. (1) La compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent les facteurs qui ont été pris en compte dans les activités ci-après et les résultats de celles-ci : a) chaque révision annuelle de sa politique de sécurité; b) chaque analyse effectuée en application de l'article 74; c) chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 79(2).	Révision, analyse et évaluation
Date	(2) The record referred to in subsection (1) must include the date on which the review, analysis or evaluation was undertaken.		(2) Les registres visés au paragraphe (1) incluent la date à laquelle la révision, l'analyse ou l'évaluation ont été effectuées.	Date
Communication	82. For each instance in which a local railway company communicates with its employees in accordance with this Division, the local railway company must keep a record of the date and subject matter of the communication and the manner in which it was carried out.		82. Chaque fois que, conformément à la présente section, elle communique avec ses employés, la compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent la date et le sujet des communications et la manière dont celles-ci ont été effectuées.	Communication
Risk assessment	83. A local railway company must keep the documentation relating to each risk assessment conducted under section 76.		83. La compagnie de chemin de fer locale garde la documentation relative à chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 76.	Évaluation des risques
Duration	84. A local railway company must keep the records referred to in sections 81 to 83 for three years after the day on which they are created.		84. La compagnie de chemin de fer locale garde les registres visés aux articles 81 à 83 pendant trois ans après la date de leur création.	Durée
	<i>Filing and Notification</i>		<i>Dépôt et notification</i>	
Filing with the Minister	85. A local railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister an up-to-date copy of the index referred to in subsection 69(1).		85. La compagnie de chemin de fer locale dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 69(1).	Dépôt auprès du ministre
Notification and filing	86. A local railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 76(1)(b) or (c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the		86. La compagnie de chemin de fer locale qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 76(1)(b) ou c) en avise le ministre, avant de l'apporter, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande,	Notification et dépôt

Minister, file with the Minister the documentation relating to the risk assessment that it conducted with respect to the change.

la documentation relative à l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.

PART 3

CONSEQUENTIAL AMENDMENTS, REPEAL AND COMING INTO FORCE

CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO THE RAILWAY OPERATING CERTIFICATE REGULATIONS

87. Subparagraph 4(e)(ii) of the *Railway Operating Certificate Regulations*¹ is replaced by the following:

(ii) has or will have a safety management system that meets the requirements of the *Railway Safety Management System Regulations, 2015*.

88. Paragraph 7(1)(e) of the *Regulations* is replaced by the following:

(e) an attestation by the applicant's chief executive officer or most senior officer that the application is complete and accurate and that the applicant

(i) has the human and financial resources to operate railway equipment on a railway at the highest level of safety, and

(ii) has or will have a safety management system that meets the requirements of the *Railway Safety Management System Regulations, 2015*.

REPEAL

89. The *Railway Safety Management System Regulations*² are repealed.

COMING INTO FORCE

April 1, 2015 **90. These *Regulations* come into force on April 1, 2015.**

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The *Railway Safety Management System Regulations* (the 2001 SMS Regulations), made under the *Railway Safety Act* (the Act), came into force in 2001 as a complement to Transport Canada's rail safety legislative framework.

¹ SOR/2014-258

² SOR/2001-37

PARTIE 3

MODIFICATIONS CORRÉLATIVES, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

MODIFICATIONS CORRÉLATIVES AU RÈGLEMENT SUR LES CERTIFICATS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER

87. Le sous-alinéa 4e)(ii) du *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*¹ est remplacé par ce qui suit :

(ii) d'autre part, dispose ou disposera d'un système de gestion de la sécurité qui respecte les exigences du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*.

88. L'alinéa 7(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) une déclaration, par le chef de la direction ou le plus haut dirigeant du demandeur, portant que la demande est complète et exacte et que le demandeur :

(i) d'une part, dispose des ressources humaines et financières pour exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer au niveau de sécurité le plus élevé,

(ii) d'autre part, dispose ou disposera d'un système de gestion de la sécurité qui respecte les exigences du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*.

ABROGATION

89. Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*² est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

90. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2015

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le Règlement sur le SGS de 2001), pris en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (ci-après la Loi), est entré en vigueur en 2001 à titre de complément au cadre

¹ DORS/2014-258

² DORS/2001-37

The 2001 SMS Regulations require railway companies to implement and maintain a safety management system for integrating safety into their day-to-day operations. In 2008, the reports of the *Railway Safety Act Review* and of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (SCOTIC) study on rail safety made several recommendations with regard to improving the implementation of safety management systems in the rail industry. Those recommendations resulted in amendments to the Act, which came into force on May 1, 2013. These amendments, as well as the Rail Safety Program's more than 10 years' worth of lessons learned from regulatory oversight of safety management systems, resulted in the need to revise and modernize the 2001 SMS Regulations. Specifically, three key areas required attention: additional detail and clarity to facilitate more effective implementation and enforceability; expansion of the scope of application to local railway companies that operate on federal track; and the inclusion of new provisions stemming from amendments to the Act that clarify the authority of the Governor in Council to establish regulations for an accountable executive, continuous monitoring and regular assessment of safety, non-punitive internal reporting by employees, as well as increased involvement of employees and their unions to enhance rail safety management systems.

Description: Due to the volume of amendments and the significant restructuring that would have been required to amend the 2001 SMS Regulations, the *Railway Safety Management System Regulations, 2015* (the 2015 SMS Regulations) instead repeal and replace the 2001 SMS Regulations. Significant changes reflected in the 2015 SMS Regulations include the

- Application of the Regulations to include local railway companies operating on federally regulated track;
- Addition of new requirements pursuant to clarified authorities in the Act;
- Inclusion of more detail on regulatory objectives in order to enhance compliance and enforceability of the Regulations;
- Addition of clear rules of conduct, clarifying expectations for industry;
- Addition of new definitions; and
- Addition of consequential amendments to the *Railway Operating Certificate Regulations*.

Cost-benefit statement: The overall cost of the 2015 SMS Regulations is estimated to have a present value of \$19.33 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$2.75 million. In the long term, the 2015 SMS Regulations are expected to increase railway safety by enhancing requirements that compel companies to take responsibility for managing the safety of their operations, including improving their abilities to identify hazards, as well as assess and mitigate

législatif de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. En vertu du Règlement sur le SGS de 2001, les compagnies de chemin de fer sont tenues de mettre en œuvre et de tenir à jour un système de gestion de la sécurité pour intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes. En 2008, de nombreuses recommandations visant à améliorer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire ont été formulées dans les rapports de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de l'étude sur la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (CPTIC). Ces recommandations ont été à l'origine des modifications apportées à la Loi, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. Ces modifications, ainsi que les leçons que le Programme de la Sécurité ferroviaire a tirées de la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité pendant plus d'une décennie, ont donné lieu au besoin de réviser et de moderniser le Règlement sur le SGS de 2001. Une attention particulière devait notamment être accordée à trois principaux aspects : l'ajout de détails et l'amélioration de la clarté des dispositions afin de rendre la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires plus efficaces; l'extension du champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale; l'ajout de nouvelles dispositions découlant des modifications à la Loi clarifiant les pouvoirs du gouverneur en conseil lui permettant d'établir des règlements visant la désignation d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur responsable, la surveillance continue et les évaluations du niveau de sécurité atteint, la mise en œuvre d'un système de production de rapports internes par les employés sans mesures de représailles ainsi que la participation accrue des employés et leurs représentants syndicaux afin d'améliorer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Description : Compte tenu du nombre élevé de modifications et de la restructuration importante qu'il aurait fallu apporter au Règlement sur le SGS de 2001, ce dernier sera plutôt abrogé et remplacé par le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le Règlement de 2015 sur le SGS) qui apportera les modifications suivantes :

- l'application des dispositions réglementaires aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale;
- l'ajout de nouvelles exigences en vertu des pouvoirs plus précis de la Loi;
- l'ajout de détails additionnels au sujet des objectifs visés afin d'améliorer l'application des dispositions réglementaires et la conformité à celles-ci;
- l'ajout d'exigences réglementaires précises pour clarifier les attentes à l'égard de l'industrie;
- l'ajout de nouvelles définitions;
- l'ajout de modifications corrélatives au *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*.

Énoncé des coûts et avantages : La valeur actualisée du coût total du Règlement de 2015 sur le SGS est estimée à 19,33 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 2,75 millions de dollars. À long terme, le Règlement de 2015 sur le SGS devrait accroître la sécurité ferroviaire en renforçant les exigences qui obligent les compagnies à assumer la responsabilité de gérer la sécurité de leur exploitation, y compris d'améliorer leur capacité de déterminer les

risks. These benefits are qualitative in nature and are difficult to monetize given that both the risk and impact (baseline and proposal) are uncertain. It is expected that a safety management system would help reduce the number of accidents, fatalities and injuries, as well as property damage. Therefore, even if the benefits cannot be monetized, it is expected that the 2015 SMS Regulations will result in a net benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the 2015 SMS Regulations on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply with the annualized cost to be offset estimated at \$255 (total annualized average administrative costs) among 35 local railway companies.

The 2015 SMS Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, so that costs disproportionate to risk were not imposed on the six companies that would be considered small businesses. The flexible approach taken will result in an annual average cost per small business of \$25,806 rather than \$49,692 under the initial option.

Domestic and international coordination and cooperation: Transport Canada has consulted with provincial counterparts as the 2015 SMS Regulations have an expanded scope of application to include local railway companies. Local railway companies are provincial railways and commuter trains that, when operating on federal track, fall under the requirements of the Act. The addition of local railway companies to federal rail safety jurisdiction occurred when the amendments to the Act came into force on May 1, 2013. In addition, many provinces have harmonized their rail safety legislative framework with that of the federal government. As a result, the provinces were consulted to ensure they were aware of proposed changes to the federal approach to safety management systems.

dangers ainsi que d'évaluer et d'atténuer les risques. Ces avantages sont de nature qualitative, et il est difficile de les exprimer en termes financiers puisque les risques et les incidences (de référence et de la proposition) sont incertains. Un système de gestion de la sécurité devrait contribuer à réduire le nombre d'accidents, de décès, de blessures et de biens matériels endommagés; par conséquent, on peut s'attendre à ce que le Règlement de 2015 sur le SGS procure des avantages nets aux Canadiens même s'ils ne peuvent pas être exprimés en termes financiers.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Transports Canada a pris en considération les incidences potentielles de toutes les dispositions du Règlement de 2015 sur le SGS sur le fardeau administratif, et il a conclu que la règle du « un pour un » serait appliquée et que le coût annuel estimé à 255 \$ (le total des coûts administratifs annuels moyens) serait neutralisé en le répartissant entre les 35 compagnies de chemin de fer locales.

Le Règlement de 2015 sur le SGS a été conçu pour harmoniser les coûts de conformité avec les risques sous-jacents afin que des coûts disproportionnés par rapport aux risques ne soient pas imposés aux six compagnies qui seraient considérées comme des petites entreprises. La souplesse de cette approche entraînerait un coût annuel moyen par petite entreprise de 25 806 \$ plutôt que de 49 692 \$ comme ce serait le cas dans le cadre de l'option initiale.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Transports Canada a consulté des homologues provinciaux, car le Règlement de 2015 sur le SGS s'appliquera aux compagnies de chemin de fer locales. Celles-ci comprennent des compagnies de chemin de fer de compétence provinciale et des trains de banlieue qui sont assujettis aux exigences de la Loi lorsqu'ils exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales ont été soumises à la compétence fédérale sur la sécurité ferroviaire lorsque les modifications à la Loi sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. En outre, bon nombre de provinces ont harmonisé leur cadre législatif sur la sécurité ferroviaire avec celui du gouvernement fédéral. Les provinces ont par conséquent été consultées afin qu'elles soient au courant des changements proposés à l'approche du gouvernement fédéral à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité.

Background

The *Railway Safety Management System Regulations* (the 2001 SMS Regulations), created under the *Railway Safety Act* (the Act), came into force on March 31, 2001, with the objective of establishing, within the rail industry, a more comprehensive way of managing safety. The 2001 SMS Regulations were designed to supplement the existing legislative framework, and require railway companies to take responsibility for managing the safety of their operations, identifying hazards, assessing and mitigating risks, while building a safety consciousness into their day-to-day operations. Basic components of a safety management system include a safety policy, safety targets, a risk assessment process, and internal audit and evaluation procedures. The introduction of the SMS Regulations in 2001 resulted in all federal railway companies implementing and maintaining a safety management system, based on regulatory requirements.

Contexte

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le Règlement sur le SGS de 2001), pris en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (ci-après la Loi), est entré en vigueur le 31 mars 2001 afin d'instaurer au sein de l'industrie ferroviaire une manière plus exhaustive de gérer la sécurité. Le Règlement sur le SGS de 2001 vise à compléter le cadre législatif existant, et les compagnies de chemin de fer doivent assumer la responsabilité de gérer la sécurité de leur exploitation, de déterminer les dangers et d'évaluer et d'atténuer les risques, tout en intégrant dans leurs activités quotidiennes une sensibilisation à l'égard de la sécurité. Les principales composantes d'un système de gestion de la sécurité comprennent notamment une politique en matière de sécurité, des objectifs de rendement en matière de sécurité, un processus d'évaluation des risques et des procédures de vérifications internes et d'évaluation du rendement. Toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont dû mettre en œuvre et tenir à jour

In 2008, the reports of the *Railway Safety Act* Review and of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (SCOTIC) review on rail safety made a series of recommendations to further enhance the safety of the rail transportation system in Canada. While the reports expressed support and commendation for safety management systems, several recommendations focused on how to improve their implementation and effectiveness.

The bulk of the recommendations made in the 2008 reports resulted in amendments to the Act that came into force on May 1, 2013. The amendments clarified the Governor in Council's regulatory authority to make regulations requiring the establishment by companies of a safety management system that includes the following:

- Identification of an executive responsible for the company's operations and accountable for the extent to which the requirements of the company's safety management system are met;
- Implementation of remedial actions as a result of a risk assessment required to maintain the highest level of safety;
- Continuous monitoring and regular assessment of the level of safety achieved;
- Implementation of non-punitive internal reporting by the railway company's employees of contraventions of the Act or of any regulations, rules, certificates, orders or emergency directives under the Act relating to safety, or of other safety concerns;
- Involvement of employees and their bargaining agents in the ongoing operation of the railway company's safety management system; and
- Establishment of the criteria to which the safety management system must conform as well as the components, including the principle of fatigue science applicable to scheduling, that must be included in a safety management system.

Among other changes, the amendments to the Act also expanded the scope of the application to include local railway companies.

In August 2014, the Transportation Safety Board released their final response to the investigation of the railway accident in Lac-Mégantic. The report contained two new recommendations, one of which was that "Transport Canada must take a more hands-on role when it comes to railways' safety management systems — making sure not just that they exist, but that they are working and that they are effective."

Issues

Legislative amendments, including the addition of local railway companies to the federal regime, as well as more than 10 years' worth of lessons learned from providing regulatory oversight of safety management systems, have resulted in the need to revise and modernize the 2001 SMS Regulations.

un système de gestion de la sécurité en fonction des exigences réglementaires lorsque le Règlement sur le SGS est entré en vigueur en 2001.

En 2008, de nombreuses recommandations ont été formulées dans les rapports de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de l'examen de la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (CPTIC) afin d'améliorer davantage la sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada. Même si les comités se sont dits satisfaits des systèmes de gestion de la sécurité et les ont appuyés dans leur rapport, ils ont néanmoins formulé plusieurs recommandations sur la façon d'améliorer leur mise en œuvre et leur efficacité.

La grande majorité des recommandations formulées dans les rapports de 2008 se sont concrétisées par des modifications à la Loi qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. Ces modifications clarifient les pouvoirs attribués au gouverneur en conseil de prendre des règlements exigeant des compagnies qu'elles établissent des systèmes de gestion de la sécurité concernant ce qui suit :

- la désignation d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur chargé des activités d'une compagnie et tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- la mise en œuvre, en réponse à une analyse de gestion de risque, d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé;
- une surveillance continue et des évaluations régulières du niveau de sécurité atteint;
- la mise en œuvre d'un système de signalement interne par les employés d'une compagnie de chemin de fer sans mesures de représailles, relativement à des infractions à la Loi ou à tout règlement, toute règle, tout certificat, tout arrêté, tout ordre, ou toute injonction ministérielle — pris en vertu de la Loi — en matière de sécurité, ou autres préoccupations de sécurité;
- la participation des employés d'une compagnie de chemin de fer et de leurs représentants syndicaux au fonctionnement continu du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
- l'établissement des critères auxquels le système de gestion de la sécurité de la compagnie doit se conformer ainsi que les composantes qui doivent être incluses dans un système de gestion de la sécurité notamment les principes de la science de la fatigue applicables à l'établissement des horaires.

Parmi d'autres changements, les modifications à la Loi ont également étendu le champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales.

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) a publié en août 2014 son rapport d'enquête définitif sur l'accident ferroviaire à Lac-Mégantic. Dans son rapport, le BST a formulé deux nouvelles recommandations, dont celle-ci : « Transports Canada doit jouer un rôle plus actif à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires, en s'assurant non seulement qu'ils existent, mais qu'ils fonctionnent et qu'ils sont efficaces ».

Enjeux

Les modifications législatives, y compris l'intégration des compagnies de chemin de fer locales au régime fédéral, ainsi que les leçons tirées de la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité pendant plus d'une décennie, ont donné lieu au besoin de réviser et de moderniser le Règlement sur le SGS de 2001.

Specifically, three key areas require attention: additional detail and increased clarity to allow for more effective implementation and enforceability; expansion of the scope of application to local railway companies that operate on federal track; and inclusion of requirements stemming from amendments to the Act that clarified the Governor in Council's regulatory authority in order to enhance rail safety management systems.

Objectives

The changes reflected in the *Railway Safety Management System Regulations, 2015* (the 2015 SMS Regulations) operate to

- Expand the scope of application of safety management system requirements to ensure all companies under federal jurisdiction have such a system;
- Expand the regulatory regime related to safety management systems by including new provisions under the clarified authorities of the Act; and
- Clarify the overall objectives of the safety management system regulations, and the regulatory provisions in relation to safety management systems, in order to facilitate more effective compliance and enforcement.

By addressing these matters, the 2015 SMS Regulations are expected to improve the quality of safety management systems, in general, by improving the implementation by the rail industry and enhancing Transport Canada's oversight, consequently, leading to the improved safety of Canada's rail transportation system.

Description

The 2015 SMS Regulations repeal the 2001 SMS Regulations and replace them, including the following changes:

- Addition of new requirements pursuant to clarified authorities in the Act;
- Expansion of the scope of application to include local railway companies operating on federally regulated track;
- Inclusion of more detailed regulatory requirements to help clarify regulatory objectives and enhance compliance and enforceability;
- New and clarified definitions; and
- Consequential amendments to subparagraph 4(e)(ii) and paragraph 7(1)(e) of the *Railway Operating Certificate Regulations*.

Application of amendments to the Act

In response to the amendments to the Act, the 2015 SMS Regulations include new requirements for a company's safety management system, such as the following:

- The appointment of an accountable executive who is responsible for the operations and activities of the railway company or of the local railway company operating on federal main track and accountable for the extent to which the requirements of the safety management system are met.

Une attention particulière devait notamment être accordée à trois principaux aspects : l'ajout de renseignements supplémentaires et la précision accrue des dispositions afin de rendre la mise en œuvre et l'application de dispositions réglementaires plus efficaces et efficaces; l'extension du champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées réglementées par le gouvernement fédéral; l'ajout de dispositions découlant des modifications à la Loi et qui donnent des précisions sur les pouvoirs réglementaires attribués au gouverneur en conseil visant à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Objectifs

Les modifications reflétées dans le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le Règlement de 2015 sur le SGS) consistent :

- à étendre le champ d'application des exigences liées aux systèmes de gestion de la sécurité pour veiller à ce que toutes les compagnies de compétence fédérale possèdent un tel système;
- à étendre le cadre réglementaire associé aux systèmes de gestion de la sécurité réglementés conformément aux modifications apportées à la Loi;
- à donner des précisions sur les objectifs globaux des exigences réglementaires liées aux systèmes de gestion de la sécurité afin de veiller à la conformité et à l'application efficaces des systèmes de gestion de la sécurité.

En tenant compte de ces questions, le Règlement de 2015 sur le SGS devrait améliorer la qualité générale des systèmes de gestion de la sécurité en améliorant leur mise en œuvre par l'industrie ferroviaire et en facilitant la surveillance par Transports Canada, ce qui devrait par conséquent accroître la sécurité du réseau de transport ferroviaire du Canada.

Description

Le Règlement de 2015 sur le SGS remplacera le Règlement sur le SGS de 2001, et il inclura les changements ci-après :

- l'ajout de nouvelles exigences en vertu des pouvoirs clarifiés de la Loi;
- l'application élargie pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferroviaires de compétence fédérale;
- l'ajout d'exigences réglementaires plus détaillées pour accroître la clarté des objectifs de la réglementation et en améliorer la conformité et l'application;
- la modification de définitions et ajout de nouvelles définitions par souci de clarté;
- l'ajout de modifications corrélatives au sous-alinéa 4e)(ii) et à l'alinéa 7(1)e) du *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*.

Mise en œuvre des modifications à la Loi

Pour donner suite aux modifications à la Loi, le Règlement de 2015 sur le SGS comprendra de nouvelles exigences pour le système de gestion de la sécurité d'une compagnie, notamment :

- la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable chargé des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer ou de la compagnie de chemin de fer locale menant ses activités sur des voies ferrées de compétence fédérale et tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;

- The inclusion, by railway companies, of a procedure that would enable employees to report safety contraventions and safety hazards to the railway company without the fear of reprisal, and the establishment of a policy for protecting its employees from reprisals for reporting safety contraventions and safety hazards.
- The inclusion, by railway companies, of a process for scheduling employees required to work according to certain schedules, applying the principles of fatigue science.
- l'obligation pour la compagnie de chemin de fer d'inclure dans son système de gestion de la sécurité une procédure pour permettre aux employés de lui signaler des infractions liées à la sécurité ou des dangers pour la sécurité sans crainte de représailles ainsi qu'une politique pour protéger les employés contre toutes représailles pour avoir signalé des infractions ou des dangers pour la sécurité;
- l'obligation pour la compagnie de chemin de fer d'inclure dans son système de gestion de la sécurité un processus pour l'établissement des horaires des employés devant travailler suivant certains horaires en appliquant les principes de la science de la fatigue.

Key elements of the 2015 SMS Regulations

The full suite of safety management systems components in the 2015 SMS Regulations are as follows:

- The designation of an accountable executive responsible for the extent to which the requirements of the safety management system have been met;
- A process with respect to a safety policy reflecting a commitment to safety;
- A process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;
- A process for managing railway occurrences which includes procedures for the reporting of occurrences by employees to management;
- A process for identifying safety concerns from the analyses of collected data for the purpose of risk assessments;
- A risk assessment process which includes an evaluation of the level of risk for each risk identified;
- A process for the implementation and evaluation of remedial actions for the purpose of mitigating risks;
- A process for establishing annual targets and developing initiatives to achieve the targets;
- A process for employees to report contraventions and safety hazards without the fear of reprisal;
- A process for managing knowledge to ensure that employees as well as any other persons carrying out activities that may affect the safety of railway operations have the knowledge they need to perform their duties and activities safely;
- A process for scheduling employees required to work according to certain schedules, applying the principles of fatigue science; and
- A process for continual improvement of the safety management system.

In addition, the 2015 SMS Regulations set out certain record-keeping requirements as well as require, at the Minister's request, the filing of specific information with the Minister for the purpose of assessing the effectiveness and improvement of the company's safety management system. Furthermore, where certain operational changes are proposed, the 2015 SMS Regulations require the Minister be notified in advance of the change being made and, at the request of the Minister, the related risk assessment must be filed with the Minister.

Éléments clés du Règlement de 2015 sur le SGS

La gamme complète des composantes du système de gestion de la sécurité qui sont exigées par le Règlement de 2015 sur le SGS inclut ce qui suit :

- la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- un processus à l'égard d'une politique en matière de sécurité ferroviaire reflétant l'engagement de la compagnie envers la sécurité;
- un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;
- un processus pour gérer les accidents ferroviaires, y compris des procédures afin que les employés signalent les accidents à la direction;
- un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité à la suite de l'analyse des données recueillies pour les évaluations des risques;
- un processus pour l'évaluation des risques pour mesurer le niveau de risque de chacune des préoccupations en matière de sécurité cernée;
- un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives qui visent à réduire les risques;
- un processus pour établir des objectifs annuels et élaborer des initiatives visant à atteindre ces objectifs;
- un processus afin que les employés puissent signaler les infractions et les dangers compromettant la sécurité sans crainte de représailles;
- un processus de gestion du savoir afin de veiller à ce que les employés ainsi que toute personne dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire possèdent les connaissances requises pour exercer leurs fonctions et activités en toute sécurité;
- un processus pour établir les horaires des employés devant travailler selon certains horaires en appliquant les principes de la science de la fatigue;
- un processus visant l'amélioration continue du système de la gestion de la sécurité de la compagnie.

De plus, le Règlement de 2015 sur le SGS exigera la tenue de certains registres et la présentation au ministre de renseignements particuliers, à la demande de celui-ci, pour évaluer l'efficacité et les améliorations du système de gestion de la sécurité de la compagnie. En outre, le Règlement de 2015 sur le SGS exigera que le ministre soit informé de certaines modifications opérationnelles proposées, avant que celles-ci ne soient effectuées, et qu'à sa demande, l'évaluation de risques lui soit fournie.

Scope of application

The 2001 SMS Regulations applied only to federally regulated railway companies. As the amendments to the Act include the addition of local railway companies to the federal regime, the 2015 SMS Regulations also apply to those companies.

The scope of application of the 2015 SMS Regulations is divided into three categories:

1. Federal railway companies, to which the 2015 SMS Regulations apply, will have to comply with the requirements under Part 1 of the 2015 SMS Regulations, which includes all the components listed above.
2. Local railway companies that operate on federal main track will have to comply with the requirements under Part 2, Division 1, of the 2015 SMS Regulations, which includes many of the components listed above except for a process for managing railway occurrences which, because of a link to federal occurrence reporting requirements, only applies to federal railway companies; and those processes that relate to labour relations (a process for reporting contraventions and safety hazards, a process for managing knowledge and a process with respect to scheduling) which are the exclusive jurisdiction of the province.
3. Local railway companies that operate solely on federal non-main tracks will have to comply with the requirements under Part 2, Division 2, of the 2015 SMS Regulations, which focus on the following provisions:
 - a process with respect to a safety policy;
 - a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;
 - a process for identifying safety concerns;
 - a risk assessment process;
 - a process for implementing and evaluating remedial action; and
 - record-keeping, notification to the Minister of certain operational changes and filing with the Minister upon request of certain information.

More detailed objectives to enhance safety management systems

The 2015 SMS Regulations build on the framework established in the 2001 SMS Regulations by regulating specific matters for companies to address in their safety management systems and setting regulatory requirements for companies to act in a manner that demonstrates implementation of the safety management system that they develop.

Under the 2001 SMS Regulations, only the components are listed, with details and expectations of the components outlined in guidance material. The 2015 SMS Regulations list the components required in a safety management system, and the procedures, plans and methods to be developed and implemented. The 2015 SMS

Champ d'application

Le Règlement sur le SGS de 2001 visait uniquement les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Puisque les modifications à la Loi ont également intégré les compagnies de chemin de fer locales dans le régime du gouvernement fédéral, le Règlement de 2015 sur le SGS visera également ces nouvelles compagnies.

Le champ d'application du Règlement de 2015 sur le SGS est divisé en trois catégories :

1. Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, qui sont visées par le Règlement de 2015 sur le SGS, auront à se conformer aux exigences prévues à la partie 1 du Règlement, qui inclut toutes les composantes susmentionnées.
2. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale auront à se conformer aux exigences prévues à la section 1 de la partie 2 du Règlement de 2015 sur le SGS qui inclut bon nombre des composantes susmentionnées à l'exception, entre autres, d'un processus pour gérer les accidents ferroviaires. Ce processus concerne uniquement les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, car il est associé à des exigences fédérales en matière de rapports d'accidents. En outre, les compagnies de chemin de fer locales ne seront pas assujetties aux processus liés aux relations de travail (un processus pour signaler les infractions et les dangers compromettant la sécurité, un processus de gestion du savoir et un processus à l'égard de l'établissement des horaires), car celles-ci relèvent uniquement de la compétence de la province.
3. Les exigences pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités seulement sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale, prévues à la section 2 de la partie 2 du Règlement de 2015 sur le SGS, seront concentrées sur les dispositions suivantes :
 - un processus à l'égard d'une politique en matière de sécurité;
 - un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;
 - un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité;
 - un processus pour effectuer les évaluations des risques;
 - un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives;
 - la tenue des registres, les avis au ministre concernant certaines modifications opérationnelles et le dépôt de certaines informations auprès du ministre sur demande.

Des objectifs plus détaillés pour améliorer les systèmes de gestion de la sécurité

Le Règlement de 2015 sur le SGS s'appuiera sur le cadre établi par le Règlement sur le SGS de 2001 pour régir des éléments précis que les compagnies doivent traiter dans leur système de gestion de la sécurité et établir des exigences réglementaires afin que les compagnies agissent de manière à démontrer que le système de gestion de la sécurité qu'elles ont élaboré a été mis en œuvre.

Une liste des composantes est dressée dans le Règlement sur le SGS de 2001, et les attentes ainsi que les détails des composantes sont décrits dans un document d'orientation. Dans le Règlement de 2015 sur le SGS, la liste des composantes obligatoires d'un système de gestion de la sécurité est dressée, de même que les

Regulations contain much of the detail previously found in the guidance material to better establish the intent of the requirements in order to improve compliance and contribute to more effective enforcement by Transport Canada. For example, while the 2001 SMS Regulations simply require a process for evaluating and classifying risks by means of a risk assessment and, separately, a process for risk control strategies, the 2015 SMS Regulations add clarity by setting out the elements of the risk assessment, such as listing the circumstances in which a company must conduct a risk assessment; requiring a description of the circumstances that triggered the risk assessment; requiring a description of the risks associated with the circumstances and the factors included in the assessment, requiring considerations of who may be affected and whether property or the environment is affected; requiring an indication of the likelihood of occurrence and the severity of the consequences of any risk; and an identification of required remedial action, as well as requiring that the remedial action be implemented and assessed for effectiveness. This example of risk assessment and remedial action elements demonstrates how the addition of detail and clarity will facilitate effective compliance and set the minimum expectations against which Transport Canada can conduct oversight and enforcement.

Amendments to definitions

The 2015 SMS Regulations remove outdated or inapplicable definitions and add new ones to increase clarity and respond to amendments to the Act. Definitions that have been added are

- accountable executive;
- Act;
- dangerous goods;
- main track;
- non-main track; and
- railway occurrence.

Consequential amendments to the *Railway Operating Certificate Regulations*

The 2015 SMS Regulations also contain two consequential amendments to the *Railway Operating Certificate Regulations*. The first amends paragraph 7(1)(e). Since the 2015 SMS Regulations expand the scope of application to local railway companies, the chief executive officer or most senior officer of a local railway company will also be required to attest that the company has, or will have, an SMS in the application for a railway operating certificate. A further consequential amendment to subparagraph 4(e)(ii) updates the regulatory language to reflect the title of the 2015 SMS Regulations.

Regulatory and non-regulatory options considered

The regulatory approach aims to continue and improve upon the approach first introduced in 2001. Given the lessons learned and the changes to the Act since the introduction of the 2001 SMS Regulations, a regulatory approach is needed to address legislative amendments and provide greater clarity to regulated entities to facilitate more effective and efficient compliance.

procédures, les plans et les méthodes à élaborer et à mettre en œuvre. Plusieurs des renseignements contenus dans le document d'orientation ont été intégrés dans le Règlement de 2015 sur le SGS pour clarifier l'intention des exigences afin d'améliorer la conformité et permettre une application plus efficace par Transports Canada. À titre d'exemple, le Règlement sur le SGS de 2001 exige simplement qu'un processus soit élaboré pour mesurer et classifier les risques au moyen d'une évaluation des risques et, de façon séparée, d'établir des stratégies de contrôle des risques. Toutefois, le Règlement de 2015 sur le SGS ajoute des précisions en énonçant les éléments de l'évaluation des risques comme suit : dresser la liste des circonstances dans lesquelles une évaluation des risques doit être effectuée, exiger une description des circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques, exiger la description des risques associés aux circonstances et des facteurs qui ont été pris en considération dans l'évaluation, tenir compte des personnes qui peuvent être concernées et de la question à savoir si les biens ou l'environnement sont touchés, exiger une indication de la probabilité que le risque se produise et de la gravité de ses conséquences, déterminer des mesures correctives nécessaires et exiger que celles-ci soient mises en œuvre et évaluées aux fins d'efficacité. Les éléments de l'évaluation des risques et des mesures correctives cités en exemple démontrent la façon dont ces précisions et ces détails ajoutés contribueront à une conformité efficace et établiront les attentes minimales en fonction desquelles Transports Canada peut assurer la surveillance et l'application de la loi.

Modification des définitions

Le Règlement de 2015 sur le SGS éliminera les définitions désuètes ou qui ne servent plus et en ajoutera des nouvelles qui en accroîtront la clarté et tiendront compte des modifications à la Loi. Les définitions ci-après ont été ajoutées :

- gestionnaire supérieur responsable;
- Loi;
- marchandises dangereuses;
- voie ferrée principale;
- voie ferrée non principale;
- accident ferroviaire.

Modifications corrélatives au *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*

Le Règlement de 2015 sur le SGS énonce également deux modifications corrélatives au *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*, le premier modifiant l'alinéa 7(1)(e). Puisque le Règlement de 2015 sur le SGS visera dorénavant les compagnies de chemin de fer locales, le chef de la direction ou le plus haut dirigeant d'une compagnie de chemin de fer locale devra également déclarer dans la demande visant l'obtention d'un certificat d'exploitation de chemin de fer que la compagnie dispose ou disposera d'un système de gestion de la sécurité. Une autre modification au sous-alinéa 4(e)(ii) reflète le titre du Règlement de 2015 sur le SGS.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

L'approche de réglementation vise à maintenir et à améliorer la méthode qui a été adoptée pour la première fois en 2001. Compte tenu des leçons retenues et des changements à la Loi depuis l'entrée en vigueur du Règlement sur le SGS de 2001, une approche de réglementation est nécessaire pour tenir compte des modifications législatives et apporter des précisions supplémentaires à l'intention des entités réglementées afin de contribuer à une conformité plus efficace et efficiente.

The approach will also facilitate enforcement by avoiding undue reliance on unenforceable guidance material in applying and interpreting requirements. Therefore, a voluntary approach was not considered. Regulated requirements for companies to identify their risks and document, coordinate, and oversee the safety of operations, including risk mitigation efforts, were considered the most appropriate and effective approach. Voluntary safety assessments, internal audits and remedial actions could not have been considered as options, as there would be no assurance that safety systems and processes would be optimally managed to mitigate risks and improve safety.

Benefits and costs

Costs

The 2015 SMS Regulations apply to approximately 28 federal railway companies and to 35 local railway companies. A distinction is made between local railway companies that operate on federal main track (18 companies) and local railway companies that operate on federal non-main track (17 companies). The regulatory provisions applicable to local railway companies that operate on federal main track include the minimum requirements of a safety management system but not those requirements that affect labour relations, as these are under the jurisdiction of the province, or those that link to federal occurrence reporting requirements. The focus of the 2015 SMS Regulations for local railway companies that do not operate on federal main track is on five core safety management system components.

The existing level of compliance with the 2015 SMS Regulations has been estimated in consultation with the stakeholders and varies according to the requirements for federal railway companies, local railway companies operating on federal main track and local railway companies operating on federal non-main track. Costs are associated with new roles and responsibilities for company employees and the possible creation of new positions. Assuming an average wage rate of \$35.70 (this includes 25% overhead), the present value of the cost to federal railway companies is estimated to be \$9.93 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$1.41 million. The present value of the cost to local railway companies that operate on federal main track is estimated to be \$6.28 million with an annualized value of \$894,291, and the present value of the cost to local railway companies that operate on federal non-main track is estimated to be \$3.08 million with an annualized value of \$438,555. Therefore, the present value of the total cost to industry is estimated to be \$19.29 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$2.75 million.

En outre, l'approche permettra une meilleure mise en application en évitant un recours inapproprié aux documents d'orientation qui n'ont aucune force exécutoire dans l'application et l'interprétation des exigences. Aucune approche volontaire n'a, par conséquent, été envisagée. Des exigences réglementaires visant à obliger les compagnies à cerner leurs risques, à consigner par écrit, à coordonner et à surveiller la sécurité de leur exploitation, y compris les efforts d'atténuation des risques, ont été considérées comme l'approche la plus adéquate et efficace. Les évaluations de la sécurité, les vérifications internes et les mesures correctives facultatives ne pouvaient pas être envisagées à titre d'option, car rien n'aurait garanti que les processus et les systèmes en matière de sécurité seraient gérés de façon optimale pour atténuer les risques et améliorer la sécurité.

Avantages et coûts

Coûts

Le Règlement de 2015 sur le SGS s'appliquera à environ 28 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 35 compagnies de chemin de fer locales. Une distinction est établie entre les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale (18 compagnies) et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale (17 compagnies). Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale seront assujetties aux exigences minimums d'un système de gestion de la sécurité, à l'exception des dispositions qui ont une incidence sur les relations de travail ou celles qui concernent les rapports d'accidents, car ces questions sont de compétence provinciale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale seront plutôt assujetties à cinq composantes du système de gestion de la sécurité du Règlement de 2015 sur le SGS.

Le niveau de conformité actuel au Règlement de 2015 sur le SGS a été estimé en consultant les intervenants, et il varie en fonction des exigences pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales réglementées par le gouvernement fédéral et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale. Les coûts sont reliés aux nouveaux rôles et aux nouvelles responsabilités des employés des compagnies ainsi qu'à la création potentielle de nouveaux postes. Compte tenu d'un taux de rémunération moyen de 35,70 \$/heure (qui comprend 25 % de coûts indirects), la valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale est estimée à 9,93 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 1,41 million de dollars. La valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale est estimée à 6,28 millions de dollars et la valeur annuelle s'élève à 894 291 \$. La valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale est plutôt estimée à 3,08 millions de dollars et la valeur annuelle s'élève à 438 555 \$. Par conséquent, la valeur actualisée du coût total pour l'industrie est estimée à 19,29 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 2,75 millions de dollars.

Table of estimated costs by provision

Total incremental costs				
Proposed Regulatory Provision	Federal (PV)	Local Main Track (PV)	Local Non-Main Track (PV)	Total (PV)
Attestation of accountable executive	\$8,482	\$5,453	N/A	\$13,935
Process with respect to a safety policy	\$0	\$28,186	\$26,620	\$54,805
Process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments	\$443,101	\$331,677	\$313,250	\$1,088,027
Process for managing railway occurrences	\$584,564	N/A	N/A	\$584,564
Process for identifying safety concerns	\$1,235,713	\$1,850,841	\$1,748,016	\$4,834,570
Risk assessment process	\$2,124,282	\$825,093	\$779,255	\$3,728,629
Process for the implementation and evaluation of remedial actions	\$102,703	\$65,380	\$61,747	\$229,830
Annual safety targets and associated initiatives	\$0	\$141,951	N/A	\$141,951
Process for reporting contraventions and safety hazards	\$85,133	N/A	N/A	\$85,133
Process for managing knowledge	\$1,337,315	N/A	N/A	\$1,337,315
Process with respect to scheduling	\$260,707	N/A	N/A	\$260,707
Process for continual improvement (internal audits)	\$2,574,781	\$2,453,181	N/A	\$5,027,963
Process for continual improvement (internal monitoring)	\$924,095	\$419,123	N/A	\$1,343,218
Recording instances of consultation, communication or collaboration with employees*	\$249,266	\$160,242	\$151,340	\$560,848
Total costs to industry	\$9,930,140	\$6,281,126	\$3,080,228	\$19,291,494

* The cost estimate reflects the compliance burden of documenting instances of consultation, communication or collaboration with employees to demonstrate compliance; it is not an estimated cost of keeping records.

There will be a cost to Transport Canada to update the existing Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) system, which is the Rail Safety Program's national database used to inform risk-based business planning, with the requirements of the 2015 SMS Regulations. This would require the costs for two to three consultants over a two-week period. The present value of the cost to Government is

Tableau des coûts estimés par disposition

Total des coûts additionnels				
Disposition réglementaire proposée	Compagnie de compétence fédérale (VA)	Compagnie locale — voie principale (VA)	Compagnie locale — voie non principale (VA)	Total (VA)
Attestation d'un gestionnaire supérieur responsable	8 482 \$	5 453 \$	s.o.	13 935 \$
Processus à l'égard d'une politique en matière de sécurité ferroviaire	0 \$	28 186 \$	26 620 \$	54 805 \$
Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments	443 101 \$	331 677 \$	313 250 \$	1 088 027 \$
Processus pour gérer les accidents ferroviaires	584 564 \$	s.o.	s.o.	584 564 \$
Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité	1 235 713 \$	1 850 841 \$	1 748 016 \$	4 834 570 \$
Processus pour effectuer les évaluations des risques	2 124 282 \$	825 093 \$	779 255 \$	3 728 629 \$
Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives	102 703 \$	65 380 \$	61 747 \$	229 830 \$
Processus pour établir des objectifs annuels et élaborer des initiatives connexes	0 \$	141 951 \$	s.o.	141 951 \$
Processus pour signaler les contraventions et les dangers pour la sécurité	85 133 \$	s.o.	s.o.	85 133 \$
Processus pour gérer le savoir	1 337 315 \$	s.o.	s.o.	1 337 315 \$
Processus à l'égard de l'établissement des horaires	260 707 \$	s.o.	s.o.	260 707 \$
Processus visant l'amélioration continue (audits internes)	2 574 781 \$	2 453 181 \$	s.o.	5 027 963 \$
Processus visant l'amélioration continue (contrôle interne)	924 095 \$	419 123 \$	s.o.	1 343 218 \$
Consigner par écrit les cas de consultation, de communication ou de collaboration auprès des employés*	249 266 \$	160 242 \$	151 340 \$	560 848 \$
Total des coûts pour l'industrie	9 930 140 \$	6 281 126 \$	3 080 228 \$	19 291 494 \$

* L'estimation des coûts reflète le fardeau de la conformité, soit l'exigence de consigner par écrit les cas de consultation, de communication ou de collaboration auprès des employés afin de démontrer la conformité; il ne s'agit pas des coûts estimés pour tenir à jour les registres.

L'intégration des exigences du Règlement de 2015 sur le SGS liées au système de gestion de la sécurité dans le système de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF), qui est la base de données nationale que le Programme de la Sécurité ferroviaire utilise pour éclairer la planification des activités fondée sur les risques, entraînera des coûts pour Transports Canada. Ce dernier

estimated to be \$42,000 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$6,000.

The overall cost of the 2015 SMS Regulations is estimated to have a present value of \$19.33 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$2.75 million.

Benefits

The main benefits of the 2015 SMS Regulations will be to provide greater safety to the Canadian rail transportation system by establishing the minimum requirements with respect to the safety management system that a company must develop and implement for the purpose of achieving the highest level of safety and by expanding the scope of its application to local railway companies. The 2015 SMS Regulations also provide more details regarding the various safety management system components that companies must implement and facilitate enforcement.

Safety management is based on the premise that there will always be safety hazards and human errors. A safety management system establishes processes to improve information and communication about these risks and take action to minimize them. It therefore facilitates more informed decision making. Furthermore, risk assessments can allow an organization to evaluate and plan for the mitigation of risk of accidents and could enable better resource allocation, which would result in increased efficiencies and reduced costs. Safety management systems also strengthen corporate safety culture and demonstrate corporate due diligence, thus improving an organization's overall level of safety in the long term.

The 2015 SMS Regulations are expected to increase railway safety in the long term by requiring railway companies to take additional responsibility for managing the safety of their operations, including refining their ability to identify hazards, assess and mitigate risks, and build a safety consciousness into their day-to-day operations, which should lead to a reduced number of accidents. Additionally, the benefits include fewer resources being spent by anticipating issues and solving problems earlier to avoid costly derailments and accidents.

These benefits are qualitative in nature and are difficult to monetize given that both the risk and impact (baseline and proposal) are subjective and uncertain. However, not only have qualitative benefits been identified, but statistics reflect a correlation between the introduction of the safety management system approach in 2001 and improved safety statistics. Statistical analysis using linear regression indicates a downward trend in accident rates (statistically significant at the $p < .05$ level) over the past 10 years.¹ Moreover, since 2007, train accidents have decreased by 23% and passenger train accidents have decreased by 19%. This decrease can be linked to increased levels of consultation and communication between the three largest railway companies and Transport Canada, enhanced focus on safety management systems, and a variety of new safety initiatives related to operations and infrastructure. It

devra recourir au service de deux ou trois experts-conseils pendant deux semaines. La valeur actualisée du coût pour le gouvernement est estimée à 42 000 \$ sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 6 000 \$.

Par conséquent, la valeur actualisée du coût total du Règlement de 2015 sur le SGS est estimée à 19,33 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 2,75 millions de dollars.

Avantages

Le Règlement de 2015 sur le SGS procurera principalement l'avantage d'accroître encore plus la sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada en établissant les exigences minimales à l'égard du système de gestion de la sécurité qu'une compagnie doit élaborer et mettre en œuvre en vue d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire et en étendant son champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales. Le Règlement de 2015 sur le SGS décrira plus en détail les diverses composantes du système de gestion de la sécurité que les compagnies sont tenues de mettre en œuvre et améliorera l'application du Règlement.

La gestion de la sécurité est fondée sur le fait que le danger pour la sécurité et l'erreur humaine seront toujours présents. Un système de gestion de la sécurité établit des processus pour améliorer l'information et la communication relatives à ces risques et pour prendre des mesures afin de les réduire au minimum, ce qui favorise ainsi la prise de décisions plus éclairées. Les évaluations des risques permettent à un organisme d'évaluer et de planifier l'atténuation des risques d'accident, et elles peuvent même offrir la possibilité de mieux allouer les ressources afin de réaliser des gains d'efficacité et de réduire les coûts. Le système de gestion de la sécurité renforce également la culture de sécurité et met en évidence la diligence raisonnable de la compagnie, ce qui permet d'améliorer à long terme le niveau général de sécurité de cette dernière.

À long terme, le Règlement de 2015 sur le SGS devrait accroître la sécurité ferroviaire en obligeant les compagnies de chemin de fer à assumer une plus grande part de responsabilité quant à la gestion de la sécurité de leur exploitation, y compris améliorer leur capacité de déterminer les dangers, évaluer et atténuer les risques, ainsi qu'intégrer une sensibilisation à l'égard de la sécurité dans leur exploitation quotidienne. Le nombre d'accidents et l'utilisation de ressources pourraient ainsi être réduits si les préoccupations sont cernées et les problèmes sont réglés plus tôt pour éviter les coûts engendrés par les déraillements et les accidents.

Ces avantages sont de nature qualitative, et il est difficile de les exprimer en termes financiers puisque les risques et les impacts (de référence et de la proposition) sont subjectifs et incertains. Toutefois, il n'y a pas que des avantages qualitatifs qui ont été relevés, mais des statistiques montrent un lien entre l'introduction de l'approche du système de gestion de la sécurité en 2001 et une amélioration des statistiques liées à la sécurité. L'analyse statistique par régression linéaire indique une tendance à la baisse des taux d'accidents (statistiquement significatif à $p < 0,05$) au cours des 10 dernières années¹. Aussi, depuis 2007, les accidents de trains ont diminué de 23 % et les accidents de trains voyageurs ont diminué de 19 %. On peut lier cette baisse au fait qu'on a augmenté les consultations et la communication entre les trois plus grandes compagnies de chemin de fer et Transports Canada, on a mis l'accent sur

¹ Transportation Safety Board of Canada — Statistical Summary, Railway Occurrences 2013: www.tsb.gc.ca/eng/stats/rail/2013/ssro-2013.asp.

¹ Bureau de la sécurité des transports du Canada — Sommaire statistique des événements ferroviaires 2013 : www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2013/ssro-2013.asp.

is therefore expected that updates to safety management systems would help further reduce the number of accidents, fatalities and injuries, and property damage. As a result, even if the benefits cannot be monetized, those benefits could be significant.

The 2007 *Railway Safety Act* Review Panel Final Report asserts that “[a] strong SMS can lead to economic benefits because safety and economic performance are linked . . . [with] direct and indirect cost savings when accidents are prevented . . .” The Final Report also listed a number of benefits including the following:

- improved decision making;
- improved safety performance;
- customized mitigation strategies;
- possibly exceeding safety standards set by regulation;
- improved public and customer confidence;
- increased competitive advantage;
- demonstrated due diligence;
- enhanced relationships and collaboration; and
- improved economic performance.²

Overall, it is expected that the 2015 SMS Regulations would have a positive impact on Canadians.

Cost-benefit statement

Cost-benefit statement		Base Year (2015)	2019	Final Year (2024)	Total (PV)	Annualized Cost
A. Quantified impacts (\$)						
Costs	Federal railway companies	\$2,351,568	\$1,268,965	\$1,271,964	\$9,930,140	\$1,413,829
	Class 1 federal railways	\$273,828	\$314,214	\$314,535	\$2,169,769	\$308,926
	Other smaller federal railways	\$2,077,740	\$954,752	\$957,429	\$7,760,370	\$1,104,902
	Local railway companies on federal main track	\$1,201,983	\$846,465	\$848,393	\$6,281,126	\$894,291
	Local railway companies on federal non-main track	\$700,970	\$398,278	\$398,278	\$3,080,228	\$438,555
	Industry total	\$4,254,521	\$2,513,708	\$2,518,635	\$19,291,494	\$2,746,675
	Government	\$45,000	\$0	\$0	\$42,056	\$5,988
Total	\$4,299,521	\$2,513,708	\$2,518,635	\$19,333,550	\$2,752,663	
B. Qualitative benefits						
<ul style="list-style-type: none"> • Regulatory requirements are more easily understood and implemented by industry; • Increased safety information and communication improves risk-based decision making by industry; and • Safety of the rail transportation system in Canada is further enhanced. 						

Énoncé des coûts-avantages

Énoncé des coûts-avantages		Année de référence (2015)	2019	Dernière année (2024)	Total (VA)	Coût annuel
A. Incidences quantifiées (\$)						
Coûts	Compagnies de chemin de fer de compétence fédérale	2 351 568 \$	1 268 965 \$	1 271 964 \$	9 930 140 \$	1 413 829 \$
	Compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de catégorie 1	273 828 \$	314 214 \$	314 535 \$	2 169 769 \$	308 926 \$

les systèmes de gestion de la sécurité et on a instauré de nouvelles initiatives de sécurité liées aux opérations et aux infrastructures. On peut donc s’attendre à ce que les mises à jour des systèmes de gestion de la sécurité aient pour résultat de réduire encore davantage le nombre d’accidents, de décès et de blessures et de dommages aux biens. Même si les avantages ne peuvent être exprimés en termes financiers, ils pourraient être néanmoins importants.

Dans son rapport final de 2007, le Comité consultatif sur l’Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a indiqué qu’un « puissant SGS peut présenter des avantages économiques, car il y a un rapport entre le bilan de sécurité et les résultats économiques » étant donné que « [...] des économies directes et indirectes [...] » peuvent être réalisées « [...] grâce à la prévention des accidents ». Le rapport final du Comité énumère de plus les avantages suivants :

- amélioration des décisions;
- amélioration du bilan de sécurité;
- établissement de stratégies d’atténuation sur mesure;
- dépassement possible des normes de sécurité établies par voie de règlement;
- amélioration de la confiance du public et des clients;
- augmentation de l’avantage concurrentiel;
- diligence raisonnable avérée;
- resserrement des rapports et de la collaboration;
- amélioration des résultats économiques².

Dans l’ensemble, nous nous attendons à ce que le Règlement de 2015 sur le SGS ait une incidence positive sur les Canadiens.

² Stronger Ties, Review of the Railway Safety Act, November 2007, p. 65.

² Renforcer les liens : Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, novembre 2007, p. 65.

Énoncé des coûts-avantages (suite)

Énoncé des coûts-avantages		Année de référence (2015)	2019	Dernière année (2024)	Total (VA)	Coût annuel
A. Incidences quantifiées (\$) (suite)						
Coûts (suite)	Autres compagnies de chemin de fer de compétence fédérale plus petites	2 077 740 \$	954 752 \$	957 429 \$	7 760 370 \$	1 104 902 \$
	Compagnies de chemin fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale	1 201 983 \$	846 465 \$	848 393 \$	6 281 126 \$	894 291 \$
	Compagnies de chemin fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale	700 970 \$	398 278 \$	398 278 \$	3 080 228 \$	438 555 \$
	Total pour l'industrie	4 254 521 \$	2 513 708 \$	2 518 635 \$	19 291 494 \$	2 746 675 \$
	Gouvernement	45 000 \$	0 \$	0 \$	42 056 \$	5 988 \$
Total	4 299 521 \$	2 513 708 \$	2 518 635 \$	19 333 550 \$	2 752 663 \$	
B. Avantages qualitatifs						
<ul style="list-style-type: none"> • Les exigences réglementaires sont mieux comprises et mises en œuvre par l'industrie; • L'augmentation des données liées à la sécurité et une meilleure communication favorisent la prise de décisions éclairées fondées sur le risque au sein de l'industrie; • La sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada est accrue. 						

The approach taken for the 2015 SMS Regulations focuses on efficiency, capacity, and proportionality with requirements for either processes or outcomes rather than prescriptive requirements for “how” the objectives of safety management systems should be achieved. This would promote accountability and timely remedial actions in the management of safety, without Transport Canada prescribing one-size-fits-all requirements. An exclusively prescriptive regulatory approach would only ensure compliance with regulations rather than providing for proactive risk assessments and remedial action. Therefore, industry-developed and -monitored safety management systems are intended to more efficiently and effectively supplement the existing regulatory framework by formally requiring companies to be proactive and responsible for safety.

In an effort to minimize the burden on stakeholders, while continuing improvement of safety management system implementation to further increase safety, local railway companies that operate solely on federal non-main track would be required to have fewer requirements, including a safety policy and a process for each of the following: ensuring compliance, identifying safety concerns, assessing risks, and implementing and evaluating remedial actions.

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the 2015 SMS Regulations on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply with the annualized cost to be offset estimated at \$255 (total annualized average administrative costs) among 35 local railway companies (18 on federal track and 17 on federal non-main track). When consulted, federal railway companies agreed that despite updates, there would be no incremental effort needed to comply with the requirement to submit information annually to the Minister. This determination was based on the following assumptions: an

L'approche adoptée dans le cadre du Règlement de 2015 sur le SGS est axée sur l'efficacité, la capacité et la proportionnalité. Elle comporte des exigences sur des processus ou des résultats particuliers plutôt que des exigences normatives quant à la « manière » dont les objectifs du système de gestion de la sécurité devraient être atteints. La reddition de compte et la prise de mesures correctives en temps opportun seraient ainsi promues dans le cadre de la gestion de la sécurité sans que Transports Canada soit obligé d'imposer une approche uniformisée. Une approche réglementaire uniquement normative veillerait seulement à la conformité à la réglementation plutôt que de permettre la prise de mesures correctives et la réalisation d'évaluations de risques de façon proactive. Par conséquent, les systèmes de gestion de la sécurité conçus et surveillés par l'industrie visent à compléter de façon plus efficace et efficiente le cadre de réglementation existant en exigeant officiellement que les compagnies de chemin de fer soient proactives et responsables de la sécurité.

Pour réduire le fardeau imposé aux intervenants, tout en continuant d'améliorer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité afin d'accroître la sécurité, on imposerait moins d'exigences auxquelles les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités seulement sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale devraient se conformer. Figurent parmi ces exigences une politique en matière de sécurité et un processus pour chacun des éléments suivants : veiller à la conformité, cerner les préoccupations en matière de sécurité, effectuer les évaluations des risques et mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives.

Règle du « un pour un »

Transports Canada a pris en considération les incidences potentielles de toutes les dispositions du Règlement de 2015 sur le SGS sur le fardeau administratif, et il a conclu que la règle du « un pour un » serait appliquée et que le coût annuel estimé à 255 \$ (le total des coûts administratifs annuels moyens) serait neutralisé en le répartissant entre les 35 compagnies de chemin de fer locales (18 exploitant leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale et 17 exploitant leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale). Lorsque les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont été

applicable wage rate of \$23.84/hour (2012 dollars), and a time estimate of 0.3 hours per regulated company annually (once a year, ongoing) to submit the required safety management system information to Transport Canada.

Small business lens

The 2015 SMS Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, so that costs disproportionate to risk would not be imposed on small businesses. For the application of these 2015 SMS Regulations to local railway companies, a distinction between main track and non-main track was used to represent the area of highest risk to address. Non-main track includes sidings and rail yards, and main track represents tracks that run across the country through cities and towns. For the 2015 SMS Regulations, a distinction has been made between local railway companies that operate on federal main track and local railway companies that operate solely on federal non-main track. Regulatory provisions applicable to local railway companies that operate on federal main track include all the same obligations as those that apply to railway companies with the exception of those that affect labour relations, as they are under the jurisdiction of the province. The 2015 SMS Regulations encompass 18 local railway companies that operate on federal main track. Requirements for local railway companies that do not operate on main track focus on the minimum safety management system provisions.

The total scope of application includes at least six small businesses as defined by the Treasury Board Secretariat guidance (having fewer than 100 employees and between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues). Due to the nature of safety management systems, the 2015 SMS Regulations are designed to be proportional to the size and risk of the operations.

With the expanded scope in the Act, Transport Canada could have taken a broader approach to the scope of application for local railway companies. However, this would have imposed a burden disproportionate to the risk associated with local non-main track railway company operations. During consultations, both industry and Transport Canada's Rail Safety inspectors and officials recommended and/or supported this approach. Industry pointed out that requiring local railway companies who operate on non-main track to comply with the full suite of regulatory requirements would be overly burdensome and costly for what would usually be a smaller or limited railway operation. Rail Safety inspectors and officials acknowledged that the risk represented by such companies on non-main track did not warrant the development and implementation of a full safety management system, but that certain core aspects be applied as a means of instilling a safety culture in those companies.

consultées, elles ont reconnu que malgré les mises à jour, aucun effort supplémentaire ne devrait être déployé pour se conformer à l'exigence de déposer chaque année des renseignements auprès du ministre. Cette conclusion a été fondée sur les hypothèses suivantes : un taux salarial applicable de 23,84 \$/heure (dollars de 2012) et un temps estimé à 0,3 heure par année, par compagnie réglementée (une fois par année sur une base continue) pour déposer auprès de Transports Canada l'information liée au système de gestion de la sécurité.

Lentille des petites entreprises

Le Règlement de 2015 sur le SGS a été conçu pour harmoniser les coûts de conformité avec les risques sous-jacents afin que les coûts disproportionnés par rapport aux risques ne soient pas imposés aux petites entreprises. En ce qui concerne le champ d'application du Règlement de 2015 sur le SGS pour les compagnies de chemin de fer locales, une distinction entre les voies ferrées principales et les voies ferrées non principales a été faite pour représenter le secteur de risque le plus élevé. Les voies ferrées non principales comprennent les voies d'évitement et les gares de triage, tandis que les voies ferrées principales traversent les villes et les villages à l'échelle du pays. Une distinction a été établie dans le Règlement de 2015 sur le SGS entre les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités uniquement sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale seront assujetties aux mêmes exigences que celles qui sont imposées aux compagnies de chemin de fer, à l'exception des dispositions qui ont une incidence sur les relations de travail, car ces questions sont de compétence provinciale. Le Règlement de 2015 sur le SGS visera 18 compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités uniquement sur des voies ferrées non principales seront plutôt assujetties aux dispositions minimales du système de gestion de la sécurité.

Le champ d'application comprend au moins six petites entreprises selon la définition donnée dans le guide du Secrétariat du Conseil du Trésor (qui comptent moins de 100 employés ou dont les revenus bruts sont compris entre 30 000 \$ et 5 000 000 \$). En raison de la nature des systèmes de gestion de la sécurité, le Règlement de 2015 sur le SGS a été conçu de manière à être proportionnel à la taille et aux risques de l'exploitation.

En raison de l'extension du champ d'application de la Loi, Transports Canada aurait pu adopter une approche plus vaste en ce qui concerne l'intégration des compagnies de chemin de fer locales, mais une telle approche aurait été à l'origine d'un fardeau non proportionnel aux risques associés à l'exploitation des compagnies de chemin de fer locales sur des voies ferrées non principales. Au cours des consultations, les représentants de l'industrie, de même que les inspecteurs et les gestionnaires de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada, ont recommandé ou ont appuyé cette approche. Selon l'industrie, si toute la gamme d'exigences était imposée aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies non principales, cela représenterait pour ces compagnies un fardeau administratif disproportionnel et entraînerait des coûts élevés pour une compagnie normalement considérée comme une petite compagnie ou une compagnie dont l'exploitation ferroviaire est de petite envergure. Les inspecteurs et les gestionnaires de la Sécurité ferroviaire ont reconnu que le risque que

représentaient ces compagnies exploitant leurs activités sur des voies non principales ne justifiait pas l'élaboration et la mise en œuvre d'un SGS complet, mais ils ont dit souhaiter que certains éléments fondamentaux soient appliqués comme moyen d'inculquer une culture de sécurité de base au sein de ces compagnies.

Short description	Initial Option		Flexible Option	
	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)
Small businesses (6 out of 17 local railways that do not operate on main track) face the same requirements as federal railways and local railways that operate on main track.				
Maximum number of small businesses impacted	6		6	
Compliance costs	\$298,097	\$2,093,709	\$154,784	\$1,087,139
Administrative costs	\$54	\$377	\$54	\$377
Total costs	\$298,151	\$2,094,086	\$154,838	\$1,087,516
Average cost per small business	\$49,692	\$349,014	\$25,806	\$181,253

As a result of the focus on only key core safety management system components for local railway companies on non-main track, the approach taken will result in an annual average cost per small business of \$25,806 rather than \$49,692. The Small Business Lens Checklist is also found at the end of this document.

Consultation

The *Railway Safety Act* Review Panel and SCOTIC, during their study of rail safety in 2007–2008, consulted a wide range of stakeholders across Canada, including railway companies, railway employees, unions, municipalities, and provincial governments, as well as a host of others. As a result, stakeholders have been aware for a number of years of the initiative, and corresponding details, to revise and modernize the 2001 SMS Regulations.

In developing the 2015 SMS Regulations, Transport Canada's Rail Safety Program followed an established and formalized stakeholder consultation process. Consultative activities have included the following:

- Dissemination of consultation documents by email to industry stakeholders and to employees of Transport Canada's Rail Safety Program;
- A face-to-face meeting with the Advisory Council on Railway Safety (ACRS) Working Group on Regulatory Development (with representatives from Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, VIA Rail, the Province of British Columbia, Railway Association of Canada, GO Transit and Agence métropolitaine de transport);

Courte description	Option initiale		Option flexible	
	Moyenne annuelle (\$ de 2012)	Valeur actualisée (\$ de 2012)	Moyenne annuelle (\$ de 2012)	Valeur actualisée (\$ de 2012)
Les petites entreprises (6 des 17 compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales) sont tenues de respecter les mêmes exigences que celles imposées aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales.				
Nombre maximal de petites entreprises touchées	6		6	
Coûts de conformité	298 097 \$	2 093 709 \$	154 784 \$	1 087 139 \$
Coûts administratifs	54 \$	377 \$	54 \$	377 \$
Total des coûts	298 151 \$	2 094 086 \$	154 838 \$	1 087 516 \$
Coût moyen par petite entreprise	49 692 \$	349 014 \$	25 806 \$	181 253 \$

Cette approche engendra des coûts annuels moyens de 25 806 \$, qui s'élevaient auparavant à 49 692 \$, pour les petites entreprises, car l'accent a plutôt été mis sur les composantes principales du système de gestion de la sécurité auxquelles doivent s'assujettir les compagnies de chemin de fer locales exploitées sur des voies ferrées non principales. Vous trouverez également la liste de vérification de la lentille des petites entreprises à la fin du présent document.

Consultation

Durant leur étude sur la sécurité ferroviaire en 2007-2008, le Comité consultatif de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et le CPTIC ont tenu des consultations auprès d'un large éventail d'intervenants au Canada, y compris des compagnies de chemin de fer, des employés de compagnies de chemin de fer, des syndicats, des municipalités, des gouvernements provinciaux et bien d'autres tierces parties. Par conséquent, les intervenants connaissent depuis de nombreuses années l'initiative, ainsi que les renseignements correspondants, qui consiste à réviser et à moderniser le Règlement sur le SGS de 2001.

Durant l'élaboration du Règlement de 2015 sur le SGS, le Programme de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada a respecté un processus de consultation des intervenants qui est bien établi et officiel. Les activités de consultation comprenaient notamment :

- la diffusion de documents de consultation par courriel aux intervenants de l'industrie et aux employés du Programme de la sécurité ferroviaire de Transports Canada;
- une réunion en personne avec le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) [avec des représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du Chemin de fer Canadien Pacifique, de VIA Rail, de la province de la Colombie-Britannique, de l'Association des chemins de fer du

- A face-to-face meeting with unions (including UNIFOR, Teamsters, United Steelworkers Local 2004);
- A teleconference with the Federal-Provincial Working Group; and
- Two additional teleconferences with the Regulatory Development Working Group comprising representatives from railway companies, local railway companies, provinces and unions to explain the proposed 2015 SMS Regulations.

The comments submitted by industry in these initial consultations were considered and addressed during policy development and regulatory drafting processes. No outstanding issues remain. Examples of the issues raised include the following:

- Preventing overlap with the *Canada Labour Code* with regard to requirements for employee involvement in safety management systems development and implementation;
- How railway companies are to inform employees regarding corrective actions resulting from the non-punitive reporting process; and
- Ensuring that when companies create employee schedules, principles of fatigue science are taken into account as part of their overall safety management system.

Transport Canada also worked closely with industry to develop the cost assumptions for the cost-benefit analysis. Specifically, Transport Canada consulted the Regulatory Development Working Group of the ACRS in its cost assumptions, both secretarially and through conference calls. The comments received from industry were considered and addressed and played a large role in Transport Canada's development of the cost-benefit analysis.

Consultation following publication in the *Canada Gazette*, Part I

This regulatory package was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 5, 2014, followed by a 90-day comment period. Transport Canada also notified stakeholders of the prepublication. Written submissions were received from four stakeholders representing a union, the industry association, and provinces, respectively. One stakeholder submission supported the Regulations outright.

Three of the comments expressed concern regarding the scope of applicability; however, the decision to expand the scope to include local railway companies on main and non-main track was made to carry out the changes made to the Act, and Transport Canada has chosen a risk-based tiered approach to applicability. As a result, core components such as risk assessment apply to local railway companies operating on non-main track for any distance. Although companies may be travelling short distances, the nature of operations could vary among those companies from carrying grain, to carrying passengers or dangerous goods. Therefore, short distances do not necessarily equate to negligible impacts. In addition, with the new scope of application, Transport Canada may take enforcement action directly with the local railway company, rather than relying on federal railway companies to encourage local railway companies to conform to federal obligations while

Canada, de GO Transit et de l'Agence métropolitaine de transport];

- une réunion en personne avec les syndicats (y compris UNIFOR, Teamsters, et la section locale 2004 du Syndicat des métallos);
- une téléconférence avec le Groupe de travail fédéral-provincial;
- deux téléconférences supplémentaires avec le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation, qui est composé de représentants des compagnies de chemin de fer, des compagnies de chemin de fer locales, des provinces et des syndicats pour expliquer le Règlement de 2015 sur le SGS.

Les commentaires que l'industrie a formulés au cours des consultations initiales ont été pris en considération durant les processus d'élaboration de la politique et de rédaction du projet de règlement. Tous les enjeux ont été réglés. Les enjeux soulevés comprenaient notamment ce qui suit :

- l'évitement du chevauchement avec le *Code canadien du travail* en ce qui concerne les exigences liées à la participation des employés à l'élaboration et à la mise en œuvre du système de gestion de sécurité;
- la façon dont les compagnies de chemin de fer doivent informer les employés en ce qui concerne les mesures correctives découlant du processus de signalement sans mesures de repréailles;
- s'assurer que dans leur système de gestion de la sécurité, les compagnies de chemin de fer prennent en considération les principes de la science de la fatigue en établissant les horaires des employés.

Transports Canada a également collaboré étroitement avec l'industrie pour émettre les hypothèses en matière de coûts aux fins de l'analyse coûts-avantages. Transports Canada a consulté en particulier les membres du Groupe de travail sur l'élaboration de règlements établi par le CCSF au sujet de ses hypothèses, par écrit et par téléconférence. Les commentaires reçus de l'industrie ont été pris en considération et traités. Ils ont été d'un apport important dans l'élaboration de l'analyse des coûts et avantages qu'a effectuée Transports Canada.

Consultation menée après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le dossier sur la réglementation a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 juillet 2014, et une période de commentaire de 90 jours a ensuite été accordée. Transports Canada a avisé les intervenants de la publication préalable. Quatre intervenants représentant un syndicat, l'industrie et des provinces, respectivement, ont déposé des observations écrites. Un intervenant appuyait entièrement le Règlement.

Dans trois commentaires, les intervenants ont soulevé des préoccupations quant au champ d'application; la décision d'accroître le champ pour inclure les compagnies de chemin de fer locales exploitées sur les voies ferrées principales et non principales a été prise afin d'apporter les changements à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Transports Canada a choisi une approche progressive fondée sur les risques en ce qui concerne le champ d'application. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer locales qui sont exploitées sur des voies non principales, indépendamment de la distance, doivent se conformer aux composantes essentielles comme l'évaluation des risques. Même si certaines compagnies peuvent parcourir de courtes distances, la nature de leur exploitation peut varier d'une compagnie à l'autre (une compagnie pourrait transporter du grain, des voyageurs, voire des marchandises dangereuses), ce qui signifie que les courtes distances n'équivalent pas

operating on federal tracks. Therefore, Transport Canada has decided that developing a safety management system to increase safety culture and continuous improvement is important for all companies. The safety management system developed will be scalable to the size and nature of operations and Transport Canada is developing tools, templates and guidance to help ease the burden of implementation.

The majority of the comments were seeking clarity or suggesting changes to improve the understanding and ease the implementation of the Regulations. There were over 15 suggestions for these types of modifications. Each of the comments was considered and modifications were made to improve the clarity of the language or the ease of implementation without compromising the intent of the Regulations. For example, the wording in the proposed Regulations required the railway companies to review and date the safety policy annually, when the actual intent of the Regulations was for the railway companies to review the policy annually and document the date of the review; therefore, an adjustment to the Regulations was made.

Two of the components of the Regulations required more noteworthy changes: the process for establishing schedules and the process for continual improvement. Through both internal reviews and stakeholders' comments, it became apparent that those components would require more considerable wording adjustments to clarify the regulatory intent. In addition, concerns were raised that it would be unreasonable to expect an internal audit of the entire safety management system to be conducted annually. As a result, the revised requirements for a process for continual improvement include clarified annual monitoring requirements that will ensure railway companies conduct annual oversight and improvements to the implementation and effectiveness of their safety management system, while a three-year cycle is being introduced for the internal audits to give railway companies and local railway companies adequate time to conduct a meaningful and quality review through the internal audit process. When consulted, industry expressed general acceptance with the changes proposed to the process for continual improvement.

Transport Canada consulted industry regarding the changes that could impact the cost-benefit analysis and adjusted the estimates as appropriate. The most noteworthy changes to the costing were for the process for managing railway occurrences and the process for continual improvement. For the process for managing railway occurrences, the costing was reduced to reflect the fact that railway companies are no longer required to separately verify whether employees are reporting occurrences and, when reporting, are doing so in accordance with the required procedure. This is already captured by the internal monitoring and auditing requirements and should not be costed as an additional activity requiring specific dedicated resources. For the process for continual improvement requirement, the costing estimate was reduced due to updated annual monitoring requirements and changing the audit requirement to a three-year cycle. As a result, the total cost estimate had been reduced from \$26.8 million to \$19.33 million over a 10-year

nécessairement à des incidences négligeables. En outre, grâce au nouveau champ d'application, Transports Canada pourra prendre des mesures d'application de la loi directement auprès des compagnies de chemin de fer locales au lieu de s'en remettre aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour encourager les compagnies de chemin de fer locales à respecter les obligations fédérales lorsqu'elles exercent des activités sur des voies ferrées de compétence fédérale. Transports Canada a décidé qu'il est essentiel que toutes les compagnies mettent sur pied un système de gestion de la sécurité pour accroître la culture de sécurité et veiller à l'amélioration continue. Le système de gestion de la sécurité sera proportionnel à la taille et à la nature de l'exploitation, et Transports Canada élabore des outils, des modèles et des lignes directrices afin de réduire le fardeau de la mise en œuvre.

Dans la plupart des commentaires, les intervenants demandaient des précisions ou suggéraient des changements pour améliorer l'interprétation et faciliter la mise en œuvre du Règlement. Les intervenants ont proposé plus de 15 suggestions à cet égard. Chaque commentaire a été pris en considération et des modifications ont été apportées pour assurer un langage clair ou faciliter la mise en œuvre du Règlement sans en compromettre son intention. Par exemple, selon le règlement proposé, les compagnies de chemin de fer devaient examiner et dater chaque année la politique en matière de sécurité, mais l'intention réelle était de demander aux compagnies de chemin de fer d'examiner chaque année la politique et d'inscrire la date à laquelle l'examen a eu lieu. Le Règlement a par conséquent été adapté.

Des changements plus importants ont été apportés à deux composantes du Règlement : le processus pour établir les horaires et le processus visant l'amélioration continue. Grâce aux examens internes et aux commentaires des intervenants, il est devenu évident que le libellé de ces deux processus devait être modifié de façon considérable pour en préciser l'intention. En outre, des intervenants ont soulevé qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce que le système de gestion de la sécurité dans son ensemble fasse l'objet d'une vérification interne annuelle. Par conséquent, les exigences liées au processus visant l'amélioration continue ont été révisées afin de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer surveillent et améliorent chaque année la mise en œuvre et l'efficacité de leur système de gestion de la sécurité. Dans l'intervalle, un cycle triennal sera adopté pour les vérifications internes afin d'accorder aux compagnies de chemin de fer et aux compagnies de chemin de fer locales suffisamment de temps pour effectuer un examen concret et de qualité dans le cadre du processus de vérification interne. Durant les consultations, l'industrie appuyait en général les changements proposés au processus visant l'amélioration continue.

Transports Canada a consulté l'industrie quant aux changements qui pourraient avoir une incidence sur l'analyse coûts-avantages et a modifié les estimations au besoin. Les changements les plus remarquables qui ont été apportés aux coûts établis sont liés au processus pour gérer les accidents ferroviaires et le processus visant l'amélioration continue. En ce qui concerne le processus pour gérer les accidents ferroviaires, les coûts ont été réduits afin de tenir compte du fait que les compagnies ne doivent plus vérifier isolément si les employés signalent les accidents et s'ils respectent la procédure exigée lorsqu'ils le font. Ces coûts sont déjà pris en considération dans les exigences relatives à la vérification et la surveillance internes, et par conséquent, les coûts ne devraient pas être inclus dans une activité supplémentaire pour laquelle des ressources particulières devraient être consacrées. Pour ce qui est du processus visant l'amélioration continue, les coûts estimés ont été revus à la baisse, car les exigences liées à la surveillance annuelle

period. This reflects a reduction in estimated total cost for all federal railways from \$13.8 million to \$9.93 million, and for all local railway companies on main track a reduction in total estimated costs from \$9.90 million to \$6.28 million over a 10-year period.

Consultation on the consequential amendment to the *Railway Operating Certificate Regulations*

Stakeholders were informed of the intent of the consequential amendment (i.e. to extend the safety management system attestation in the application for a railway operating certificate to local railway companies) in the Regulatory Impact Analysis Statement published with the proposed *Railway Operating Certificate Regulations* in Part I of the *Canada Gazette* on March 15, 2014. No comments were received regarding this proposed change.

Regulatory cooperation

The recent amendments to the Act change its application to now include local railway companies operating on federal track. Before the changes to the Act, those local railway companies operating on federally regulated track were only indirectly subject to federal rules and standards through contract agreements with their host railway companies; however, the requirement for a safety management system did not apply to them. Different provinces took different approaches with respect to the adoption of the federal 2001 SMS Regulations. The 2015 SMS Regulations support the change in scope of the Act by applying the regulatory provisions to these local railway companies. This will also increase national consistency, and reduce complexity in implementation and oversight among regions. However, the provinces that had adopted the federal regime for provincially regulated railways may wish to adjust the provincial regulatory regime to further harmonize with the 2015 SMS Regulations. Transport Canada will work with those provinces to ensure a common understanding of the Regulations and oversight approach.

During regulatory development, Transport Canada has been consulting with the provinces through the Federal-Provincial Working Group and through the Regulatory Development Working Group. Transport Canada will continue to work with the provinces to facilitate implementation of the 2015 SMS Regulations.

Rationale

The 2015 SMS Regulations replace the 2001 SMS Regulations to respond to the analysis and recommendations of the *Railway Safety Act Review* in 2008 and the SCOTIC review of 2008. The 2015 SMS Regulations further address oversight issues in order to

- Improve the implementation and oversight of regulated safety management systems with clearer, more detailed requirements that enhance enforcement by clarifying what can be enforced; and

ont été mises à jour et la vérification obligatoire a été transformée en cycle triennal. Par conséquent, le coût total estimé est passé de 26,8 millions de dollars à 19,33 millions de dollars sur une période de 10 ans. Il s'agit d'une réduction du coût total estimé pour toutes les compagnies de chemin de fer de 13,8 millions de dollars à 9,93 millions de dollars. En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales, le coût total estimé est réduit de 9,90 millions de dollars à 6,28 millions de dollars sur une période de 10 ans.

Consultations menées sur les modifications corrélatives au *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*

Les intervenants ont été informés de l'intention des modifications corrélatives (c'est-à-dire que les compagnies de chemin de fer locales devront effectuer une déclaration à l'égard du système de gestion de la sécurité dans leur demande visant à obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer) dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation publié avec le *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer* proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 mars 2014. Aucun commentaire n'a été reçu quant à ce changement proposé.

Coopération en matière de réglementation

Les modifications récemment apportées à la Loi changent son application pour y inclure dès lors les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées réglementées par le gouvernement fédéral. Avant ces modifications à la Loi, les compagnies de chemin de fer locales qui exploitaient leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale n'étaient assujetties qu'indirectement aux normes et aux règles fédérales au moyen d'accords contractuels conclus avec les compagnies de chemin de fer hôtes. Elles n'étaient toutefois pas tenues de posséder un système de gestion de la sécurité. Les provinces ont pris diverses approches à l'égard de l'adoption du Règlement sur le SGS de 2001 du gouvernement fédéral. Le Règlement de 2015 sur le SGS appuie la mise en œuvre intégrale des modifications à la Loi en appliquant les dispositions réglementaires aux compagnies de chemin de fer locales. Les révisions permettront également d'accroître l'uniformité à l'échelle nationale et de réduire toute complexité quant à la mise en œuvre et à la surveillance entre les régions. Les provinces qui ont toutefois décidé que les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale devaient se conformer au régime du gouvernement fédéral souhaiteront sans doute adapter leur régime provincial de réglementation afin de mieux l'harmoniser avec le nouveau règlement. Transports Canada collaborera avec ces provinces afin de veiller à l'interprétation commune du Règlement et de l'approche de surveillance.

Durant l'élaboration du Règlement, Transports Canada a tenu des consultations auprès des provinces grâce au Groupe de travail fédéral-provincial et au Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation. Transports Canada continuera de collaborer avec les provinces aux fins de la mise en œuvre du Règlement de 2015 sur le SGS.

Justification

Le Règlement de 2015 sur le SGS remplacera le Règlement sur le SGS de 2001 pour donner suite à l'analyse et aux recommandations de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2008 et de l'examen du CPTIC de 2008. Le Règlement de 2015 sur le SGS tiendra également compte des enjeux liés à la surveillance afin :

- d'améliorer la mise en œuvre et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité réglementés grâce à des exigences plus claires et détaillées qui visent à accroître son application en précisant ce qui peut être mis en application;

- Enable consistent and predictable implementation and compliance by providing sufficient detail to ensure regulatory objectives are understood and met.

The 2015 SMS Regulations will also improve the overall consistency and quality of companies' safety management systems by providing

- Certainty as to the regulatory requirement related to each safety management system component;
- Clarified expectations, adding clear rules of conduct;
- Added provisions requiring demonstration of implementation; and
- A structure to the requirements that is more logically organized, facilitating compliance.

Furthermore, the 2015 SMS Regulations also apply the clarified regulatory authorities in the Act that regulate requirements for the identification of an accountable executive and for a process for non-punitive reporting for employees.

While Transport Canada continues to conduct inspections, the intention of safety management systems is not to replace the existing regulatory and oversight framework, but rather to increase safety by having companies put formal systems in place to identify and address safety concerns before Transport Canada conducts inspections, and before major safety issues arise. In addition, companies implementing safety management systems should not only be looking to comply with the Act and its related instruments, but should also be working to build a safety culture throughout their organization to achieve the highest level of safety.

As an early adopter of the safety management systems approach, Transport Canada, with the help of the third-party reports, has learned lessons about how to improve safety through further progressing safety management system implementation. The 2015 SMS Regulations address those opportunities for improvement by expanding the scope of application to local railway companies operating on federally regulated track, as well as by strengthening and clarifying the regulatory provisions, and by adding new provisions to improve employee involvement in, and awareness of, safety management systems. The 2015 SMS Regulations are intended to increase railway safety by providing more details related to the requirements for implementation of safety management systems by companies and by facilitating Transport Canada oversight and enforcement.

The consequential amendments to the *Railway Operating Certificate Regulations* align the attestation requirements for a local railway company in paragraph 7(1)(e) with those for a railway company in subsection 4(1) and update references to the 2001 SMS Regulations to the 2015 SMS Regulations. Due to a delay between the coming into force of the *Railway Operating Certificate Regulations* and the application of the 2015 SMS Regulations to local railway companies, the safety management system provision of the attestation was formerly limited to railway companies to avoid unintended timing problems related to the coming-into-force dates of the two regulatory proposals.

- de faciliter la mise en œuvre et la conformité de façon uniforme et prévisible en fournissant suffisamment de renseignements pour garantir que les objectifs du Règlement sont compris et atteints.

Le Règlement de 2015 sur le SGS améliore également l'uniformité et la qualité générales des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies comme suit :

- une certitude quant à l'exigence réglementaire liée à chacune des composantes du système de gestion de la sécurité;
- des attentes plus claires, ajoutant ainsi des règles de conduite claires;
- des dispositions supplémentaires visant à exiger une démonstration de la mise en œuvre;
- la structuration plus logique des exigences pour simplifier la conformité.

De plus, le Règlement de 2015 sur le SGS met en application les pouvoirs plus précis de la Loi permettant la prise d'un règlement qui exige la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable et un processus permettant aux employés de signaler des infractions sans crainte de représailles.

Même si Transports Canada continuera d'effectuer des inspections, l'objectif des systèmes de gestion de la sécurité n'est pas de remplacer le cadre de surveillance et de réglementation existant; les systèmes de gestion de la sécurité visent plutôt à accroître la sécurité en exigeant que les compagnies mettent en place un système officiel pour cerner et résoudre les préoccupations en matière de sécurité avant que Transports Canada n'effectue des inspections et que des problèmes majeurs liés à la sécurité ne surviennent. En outre, les compagnies qui mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité ne devraient pas seulement chercher à se conformer à la Loi et à ses textes connexes; elles devraient de plus déployer des efforts pour instaurer une culture de sécurité au sein de leur organisation pour atteindre le niveau de sécurité le plus élevé.

En étant parmi les premiers à avoir adopté l'approche des systèmes de gestion de la sécurité, Transports Canada a retenu des leçons, grâce aux rapports de tierces parties, quant à la manière de renforcer la sécurité en améliorant davantage la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Le Règlement de 2015 sur le SGS tirera profit de ces possibilités d'amélioration en étendant le champ d'application pour y inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale, en renforçant et en précisant les dispositions réglementaires et en ajoutant de nouvelles dispositions pour améliorer la sensibilisation et la participation des employés aux systèmes de gestion de la sécurité. Le Règlement de 2015 sur le SGS a pour objet d'accroître la sécurité ferroviaire en fournissant plus de détails quant aux exigences liées à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies et en améliorant la surveillance et l'application par Transports Canada.

Les modifications corrélatives au *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer* visent à veiller à ce que les exigences liées à la déclaration énoncées à l'alinéa 7(1)e), auxquelles les compagnies de chemin de fer locales doivent se conformer, correspondent aux exigences prévues au paragraphe 4(1) qui sont imposées aux compagnies de chemin de fer et que les renvois au Règlement sur le SGS de 2001 soient remplacés par des renvois au Règlement de 2015 sur le SGS. En raison du délai entre l'entrée en vigueur du *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer* et l'application du Règlement de 2015 sur le SGS aux compagnies de chemin de fer locales, la déclaration à l'égard de la disposition sur le système de gestion de la sécurité visait uniquement

Implementation, enforcement and service standards

The 2015 SMS Regulations will come into force for all companies on April 1, 2015, and will be accompanied by an implementation plan that will, for an initial period, focus on compliance promotion and awareness. When the 2015 SMS Regulations come into force, in accordance with the Rail Safety Oversight Policy, Transport Canada will take a graduated and proportionate enforcement approach used to educate, deter, and, when necessary, penalize those who contravene the Act or its associated instruments. Potential risks to consider would include the company's behaviour and willingness to comply. This also ties in with the objectives of the Act, particularly the encouragement of collaboration of all parties towards the continual improvement of railway safety, while recognizing that companies are responsible for managing the safety risks associated with their operations.

The 2015 SMS Regulations provide more detail and clarity than the 2001 SMS Regulations. As Transport Canada continues to enhance its approach to oversight of safety management systems, it will continue to develop and refine its methodology for identifying safety risks, performance indicators and safety performance information needed from companies so that oversight activities can be targeted to areas of greatest risk. Transport Canada is working to update and enhance inspector/auditor training and tools to ensure oversight is undertaken by properly trained staff with nationally consistent oversight tools.

Transport Canada is also developing non-regulatory elements such as guidance material, templates, tools and best practices to support the 2015 SMS Regulations. Transport Canada is committed to consulting industry while developing materials, including guidance material to facilitate implementation and compliance.

Performance measurement and evaluation

In keeping with the life-cycle approach to regulating under the Cabinet Directive on Regulatory Management, the effectiveness of the 2015 SMS Regulations will be measured through the oversight activities of the Rail Safety Program. Rail Safety Program officials will monitor whether the 2015 SMS Regulations continue to meet policy objectives via results stemming from inspections and audits. The oversight activities consist of a combination of inspections to verify compliance and audits to verify the effectiveness of a company's safety management system. Once the 2015 SMS Regulations are in force, Transport Canada will continue to conduct a minimum baseline audit every five years for both railway companies and local railway companies. This audit cycle would be complemented by an emergent audit program where audits are conducted at any time during a year. Analyses would be based on the results of inspections and audits to both continually inform the oversight activities of the Rail Safety Program to achieve regulatory compliance, as expressed in Transport Canada's Report on Plans and Priorities, and to identify whether the intended results of the 2015 SMS Regulations are being achieved. For example,

les compagnies de chemin de fer afin d'éviter tout problème de synchronisation non voulu en ce qui concerne les dates d'entrée en vigueur des deux propositions réglementaires.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement de 2015 sur le SGS entrera en vigueur le 1^{er} avril 2015 pour toutes les compagnies, et un plan de mise en œuvre connexe sera axé au début sur la promotion de la conformité et la sensibilisation à cet égard. Lorsque le Règlement de 2015 sur le SGS entrera en vigueur, Transports Canada adoptera une approche d'application de la loi progressive et proportionnée, conformément à la Politique sur la surveillance de la Sécurité ferroviaire, afin de sensibiliser toute personne à la Loi ou à ses textes connexes, de prévenir les contraventions et de sanctionner les contrevenants au besoin. Les risques potentiels à prendre en considération incluront le comportement de la compagnie et sa volonté de se conformer. Cette approche cadre également avec les objectifs énoncés dans la Loi, notamment l'objectif d'encourager la collaboration de toutes les parties à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire tout en reconnaissant la responsabilité qui incombe aux compagnies de gérer les risques en matière de sécurité qui découlent de leur exploitation.

Le Règlement de 2015 sur le SGS sera en majeure partie plus clair et détaillé que le Règlement sur le SGS de 2001. À mesure que Transports Canada continuera d'améliorer sa surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, il poursuivra l'élaboration et le perfectionnement de sa méthode pour cerner les risques compromettant la sécurité, les indicateurs de rendement et les renseignements sur le rendement en matière de sécurité qui sont exigés des compagnies afin d'orienter les activités de surveillance vers les secteurs posant un risque plus élevé. Transports Canada déploiera également des efforts pour mettre à jour et améliorer les outils et la formation à l'intention des inspecteurs et des vérificateurs afin de garantir que la surveillance sera assurée par un personnel adéquatement formé qui dispose d'outils de surveillance uniformes à l'échelle nationale.

Transports Canada crée également des outils non réglementaires comme des documents d'orientation, des modèles et des pratiques exemplaires pour appuyer le Règlement de 2015 sur le SGS. Transports Canada s'engage à concevoir des documents en consultant l'industrie, y compris des documents d'orientation pour simplifier la mise en œuvre et la conformité.

Mesures de rendement et évaluation

Conformément à l'approche de la réglementation fondée sur le cycle de vie de la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, l'efficacité du Règlement de 2015 sur le SGS sera mesurée au moyen des activités de surveillance du Programme de la Sécurité ferroviaire. Les responsables du Programme de la Sécurité ferroviaire assureront le suivi pour vérifier si le Règlement de 2015 sur le SGS continue de satisfaire aux objectifs de la politique en se basant sur les résultats découlant des inspections et des vérifications. Dans le cadre des activités de surveillance, on utilise des inspections pour vérifier la conformité et des vérifications pour vérifier l'efficacité du système de gestion de la sécurité d'une compagnie. Une fois que le Règlement de 2015 sur le SGS sera en place, Transports Canada continuera de mener des vérifications de base tous les cinq ans, autant pour les compagnies de chemin de fer que pour les compagnies de chemin de fer locales. Ce cycle de vérifications sera assorti d'un nouveau programme de vérification où les vérifications seront menées à n'importe quel moment au cours d'une année. Des analyses seront entreprises conséquemment aux résultats d'inspections et de vérifications dans le but

industry trends in non-compliance or safety management system deficiencies will be analyzed to determine if increased oversight would be necessary, or if the regulatory requirement should be amended to clarify objectives or whether the requirement no longer enhanced safety and would warrant repeal.

d'enrichir sur une base continue les activités de surveillance du Programme de la Sécurité ferroviaire et de déterminer si le Règlement de 2015 sur le SGS atteint les résultats escomptés tels qu'ils sont décrits dans le Rapport sur les plans et priorités de Transports Canada. Par exemple, on analysera les tendances de l'industrie liées à la non-conformité ou les lacunes des systèmes de gestion de la sécurité afin d'établir si une surveillance accrue est nécessaire ou si les exigences réglementaires ont besoin d'amélioration, comme plus de détails aux fins de clarification, ou même vérifier si les exigences devraient être abrogées.

Contact

Any questions related to the 2015 SMS Regulations should be directed to

Susan Archer
Director
Regulatory Affairs
Rail Safety
Transport Canada
427 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1R 7Y2
Telephone: 613-990-8690
Email: susan.archer@tc.gc.ca

Personne-ressource

Toute question liée au Règlement de 2015 sur le SGS doit être communiquée à :

Susan Archer
Directrice
Affaires réglementaires
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
427, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1R 7Y2
Téléphone : 613-990-8690
Courriel : susan.archer@tc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Transport Canada

2. Title of the regulatory proposal:

Railway Safety Management System Regulations, 2015

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II?

Canada Gazette, Part I

Canada Gazette, Part II

A. Small business regulatory design

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Regulations are written in commonly used safety management system terminology and plain English when possible.				
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yes, there is a clear connection with the purpose of further enhancing the safety of the rail transportation system in Canada and the requirements, particularly the requirement for risk assessments and remedial actions.				
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yes, Transport Canada will develop tools to assist railway companies with implementation.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
If new forms, reports or processes are introduced, they will be consistent with other relevant government forms, reports or processes where possible.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport Canada will provide tools and templates to help small businesses comply with the regulatory requirements, including reporting.				

A. Small business regulatory design — Continued

II	Simplification and streamlining — Continued	Yes	No	N/A
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
These Regulations help to promote national consistency by including local railway companies under federal regulations. Many of the provinces have adopted the existing SMS regulations within their own legislation or through an agreement with the federal government. The Regulations, in these cases, would apply automatically to the provincial shortlines operating on provincially regulated lines.				
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Increased railway safety would benefit international and interprovincial trade.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information that would be requested pertains only to the requirements proposed in these Regulations.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information being requested would be produced as a result of compliance with the regulatory provisions.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information and documentation may be electronic. The format is not specified by the Regulations.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The format is not specified in the regulatory provisions.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information being requested would be produced as a result of compliance with the regulatory provisions.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The format for reporting is not specified in the Regulations.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
There is a service standard in the <i>Railway Safety Act</i> . The right to appeal the Minister's decision is also laid out in the Act.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Small businesses may contact their Transport Canada regional office for assistance.				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Due to the nature of safety management systems, the Regulations would be proportional to the size and risk of the operations. With the expanded scope in the <i>Railway Safety Act</i> , Transport Canada could have taken a broader approach to the scope of applicability for local railway companies, however, this would impose a burden disproportionate to the risk associated with local non-main track railway company operations.				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus — Continued

IV	Regulatory flexibility analysis — Continued	Yes	No	N/A
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option? • Use the Regulatory Cost Calculator to quantify and monetize administrative and compliance costs and include the completed calculator in your submission to TBS-RAS.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Due to the nature of safety management systems, the Regulations would be proportional to the size and risk of the operations. Rail Safety inspectors and officials acknowledged that the risk represented by such companies on non-main track did not warrant the development and implementation of a full SMS, but that certain core aspects should be applied as a means of further instilling a safety culture in those companies.				
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The feedback is not specifically attributed to small businesses, however, industry was represented by the industry association and all feedback was considered through the policy development and regulatory drafting stages.				
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Transports Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises**

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le Règlement est rédigé en utilisant un langage simple et des termes courants du système de gestion de la sécurité dans la mesure du possible.				
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oui, il existe un lien clair entre l'objet qui consiste à accroître davantage la sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada et les exigences, notamment l'exigence liée aux évaluations des risques et aux mesures correctives.				
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oui, Transports Canada élaborera des outils pour aider les compagnies de chemin de fer avec la mise en œuvre.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, ils correspondront aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement dans la mesure du possible.				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transports Canada fournira des outils et des modèles pour aider les petites entreprises à se conformer aux exigences de la réglementation, y compris à l'exigence liée à l'établissement de rapports.				

A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises (suite)

II	Simplification et rationalisation (suite)	Oui	Non	S.O.
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La présente proposition de réglementation contribue à promouvoir l'uniformité à l'échelle nationale en intégrant les compagnies de chemin de fer locales au champ de compétence du gouvernement fédéral. Bon nombre de provinces ont intégré le règlement sur le SGS en vigueur dans leurs propres lois ou au moyen d'un accord conclu avec le gouvernement fédéral. Dans de tels cas, la proposition de réglementation viserait automatiquement les compagnies de chemin de fer de courtes distances de compétence provinciale qui sont exploitées sur des lignes de chemin de fer assujetties à la réglementation provinciale.				
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'amélioration de la sécurité ferroviaire serait avantageuse pour le commerce international et interprovincial.				
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Seuls les renseignements liés aux exigences proposées dans la proposition de réglementation seraient recueillis.				
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les renseignements demandés seraient produits grâce à la conformité aux dispositions réglementaires.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les renseignements et les documents peuvent être électroniques. Le Règlement ne précise aucun format.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun format n'est précisé dans les dispositions réglementaires.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les renseignements demandés seraient produits grâce à la conformité aux dispositions réglementaires.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le Règlement ne précise aucun format pour le rapport.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Une norme de service est prévue dans la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> . Le droit de porter la décision du ministre en appel est également énoncé dans la <i>Loi</i> .				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les petites entreprises peuvent communiquer avec leur bureau régional de Transports Canada pour obtenir de l'aide.				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises? Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts : <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve (suite)

IV	Analyse de flexibilité réglementaire (suite)	Oui	Non	S.O.
	<ul style="list-style-type: none"> • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Octroi de licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 			
	Compte tenu de la nature des systèmes de gestion de la sécurité, la réglementation proposée serait proportionnelle à la taille et aux risques de l'exploitation. Comme la portée a été élargie dans la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , Transports Canada aurait pu prendre une approche plus vaste à l'égard du champ d'application pour les compagnies de chemin de fer locales, mais cela aurait imposé un fardeau qui ne serait pas proportionnel aux risques connexes à l'exploitation des compagnies de chemin de fer locales sur des voies non principales.			
2.	<p>Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le Calculateur des coûts réglementaires pour quantifier et exprimer en valeur monétaire les coûts administratifs et les coûts de conformité et ajouter cette information à votre présentation au SCT-SAR. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<p>Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Compte tenu de la nature des systèmes de gestion de la sécurité, la réglementation proposée serait proportionnelle à la taille et aux risques de l'exploitation. Les représentants et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire ont reconnu que les risques que présentent de telles compagnies de chemin de fer exploitées sur des voies non principales ne justifiaient pas le développement et la mise en œuvre d'un SGS complet, mais que certains aspects fondamentaux devraient néanmoins être appliqués pour instaurer davantage une culture de sécurité au sein de ces compagnies.			
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Les petites entreprises n'ont pas nécessairement fourni une rétroaction, mais l'industrie était toutefois représentée par l'association industrielle. Toute la rétroaction a été prise en considération durant les étapes de l'élaboration de la politique et de la rédaction de la réglementation.			
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Registration
SOR/2015-27 February 6, 2015

SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

Regulations Amending the Special Import Measures Regulations

P.C. 2015-92 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 97(1)^a of the *Special Import Measures Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Special Import Measures Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL IMPORT MEASURES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 3 of the English version of the *Special Import Measures Regulations*¹ is replaced by the following:

3. For the purposes of sections 15, 19 and 20 of the Act, the price of like goods shall be adjusted to reflect the quantity discount generally granted in connection with a sale of like goods in the same or substantially the same quantities as the quantities of the goods sold to the importer in Canada.

2. (1) The portion of subsection 37.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

37.1 (1) The following factors may be considered in determining whether the dumping or subsidizing of goods has caused injury or retardation:

(2) Paragraph 37.1(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) any other factor that is relevant in the circumstances.

(3) The portion of subsection 37.1(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The following factors may be considered in determining whether the dumping or subsidizing of goods is threatening to cause injury:

(4) Paragraph 37.1(2)(h) of the Regulations is replaced by the following:

(h) any other factor that is relevant in the circumstances.

(5) The portion of subsection 37.1(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The following additional factors may be considered in determining whether the dumping or subsidizing of goods has caused injury or retardation or is threatening to cause injury:

(6) Subparagraph 37.1(3)(b)(vii) of the Regulations is replaced by the following:

(vii) any other factor that is relevant in the circumstances.

^a S.C. 2005, c. 38, par. 134(z.40)

^b R.S., c. S-15

¹ SOR/84-927

Enregistrement
DORS/2015-27 Le 6 février 2015

LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation

C.P. 2015-92 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 97(1)^a de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

MODIFICATIONS

1. L'article 3 de la version anglaise du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*¹ est remplacé par ce qui suit :

3. For the purposes of sections 15, 19 and 20 of the Act, the price of like goods shall be adjusted to reflect the quantity discount generally granted in connection with a sale of like goods in the same or substantially the same quantities as the quantities of the goods sold to the importer in Canada.

2. (1) Le passage du paragraphe 37.1(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

37.1 (1) Les facteurs qui peuvent être pris en compte pour décider si le dumping ou le subventionnement de marchandises a causé un dommage ou un retard sont les suivants :

(2) L'alinéa 37.1(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

(3) Le passage du paragraphe 37.1(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Les facteurs qui peuvent être pris en compte pour décider si le dumping ou le subventionnement de marchandises menace de causer un dommage sont les suivants :

(4) L'alinéa 37.1(2)h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

(5) Le passage du paragraphe 37.1(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) En outre, les facteurs qui peuvent être pris en compte pour décider si le dumping ou le subventionnement des marchandises a causé un dommage ou un retard ou menace de causer un dommage sont les suivants :

(6) Le sous-alinéa 37.1(3)b)(vii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vii) tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

^a L.C. 2005, ch. 38, al. 134z.40)

^b L.R., ch. S-15

¹ DORS/84-927

3. (1) The portion of section 37.11 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

37.11 The following factors may be considered in determining whether injury has been caused by a massive importation of dumped or subsidized goods or, if the importations have occurred within a relatively short period of time and in the aggregate are massive, by a series of importations of dumped or subsidized goods:

(2) Paragraph 37.11(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) any other factor that is relevant in the circumstances.

4. (1) Paragraph 37.2(1)(j) of the Regulations is replaced by the following:

(j) any other factor pertaining to the current or likely behaviour or state of a foreign government or of the domestic or international economy, market for goods or industry as a whole or in relation to individual producers, exporters, brokers or traders.

(2) Paragraph 37.2(2)(k) of the Regulations is replaced by the following:

(k) any other factor pertaining to the current or likely behaviour or state of the domestic or international economy, market for goods or industry as a whole or in relation to individual producers, exporters, brokers or traders.

5. Subsection 40.1(3) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b), by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

6. Section 47 of the Regulations is replaced by the following:

47. For the purposes of subsections 56(1.1) and 58(2) of the Act, a request for a re-determination shall be delivered to the Director General, Anti-dumping and Countervailing Directorate, Canada Border Services Agency, Ottawa, at the address specified on the Agency’s website.

7. Section 51 of the Regulations is replaced by the following:

51. For the purposes of subsections 56(1.01) and 58(1.1) of the Act, a request for a re-determination shall be delivered to the Director General, Anti-dumping and Countervailing Directorate, Canada Border Services Agency, Ottawa, at the address specified on the Agency’s website.

8. Subsection 55(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) A request for a review shall be delivered to the Director General, Anti-dumping and Countervailing Directorate, Canada Border Services Agency, Ottawa, at the address specified on the Agency’s website.

9. Paragraphs 56(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) if it is in the form of cash or a certified cheque, with an officer at the Canada Border Services Agency office at which the goods are, or are to be, released; and

(b) if it is in any other form, with an officer at the Canada Border Services Agency regional office at which the goods are, or are to be, released.

3. (1) Le passage de l’article 37.11 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

37.11 Les facteurs qui peuvent être pris en compte pour décider si un dommage a été causé par une importation massive de marchandises sous-évaluées ou subventionnées ou par une série d’importations, massives dans l’ensemble, de telles marchandises échelonnées sur une période relativement courte sont les suivants :

(2) L’alinéa 37.11e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

4. (1) L’alinéa 37.2(1)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) tout autre facteur relatif au comportement ou à l’état actuel ou probable d’un gouvernement étranger ou — à l’échelle nationale ou internationale — de l’économie, du marché des marchandises ou de la branche de production dans son ensemble ou à l’égard d’un producteur, d’un exportateur, d’un courtier ou d’un négociant en particulier.

(2) L’alinéa 37.2(2)k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) tout autre facteur relatif au comportement ou à l’état actuel ou probable, à l’échelle nationale ou internationale, de l’économie, du marché des marchandises ou de la branche de production dans son ensemble ou à l’égard d’un producteur, d’un exportateur, d’un courtier ou d’un négociant en particulier.

5. L’alinéa 40.1(3)d) du même règlement est abrogé.

6. L’article 47 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

47. Pour l’application des paragraphes 56(1.1) et 58(2) de la Loi, la demande de révision ou de réexamen est envoyée au directeur général, Direction des droits antidumping et compensateurs, Agence des services frontaliers du Canada, située à Ottawa, à l’adresse publiée sur le site Web de celle-ci.

7. L’article 51 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

51. Pour l’application des paragraphes 56(1.01) et 58(1.1) de la Loi, la demande de révision ou de réexamen est envoyée au directeur général, Direction des droits antidumping et compensateurs, Agence des services frontaliers du Canada, située à Ottawa, à l’adresse publiée sur le site Web de celle-ci.

8. Le paragraphe 55(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La demande de réexamen est envoyée au directeur général, Direction des droits antidumping et compensateurs, Agence des services frontaliers du Canada, située à Ottawa, à l’adresse publiée sur le site Web de celle-ci.

9. Les alinéas 56a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) si elle est sous forme d’espèces ou de chèque certifié, à un agent du bureau de l’Agence des services frontaliers du Canada où sont ou seront dédouanées les marchandises;

b) sinon, à un agent du bureau régional de l’Agence des services frontaliers du Canada où sont ou seront dédouanées les marchandises.

10. The Regulations are amended by replacing “Commissioner” with “President”, with any necessary modifications, in the following provisions:

- (a) paragraph 25.2(2)(c);
- (b) subsection 36.4(1);
- (c) paragraph 37.11(a);
- (d) the portion of subsection 37.2(1) before paragraph (a);
- (e) paragraphs 38(a) and (c);
- (f) section 40; and
- (g) section 57.1.

COMING INTO FORCE

11. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has recommended that certain provisions of the *Special Import Measures Regulations* (the Regulations) be amended to properly reflect the enabling authority in the *Special Import Measures Act* (the Act) and to provide more clarity as to their purpose. These amendments incorporate the SJCSR recommendations as well as additional amendments to properly reflect the current organizational structure of the Canada Border Services Agency (CBSA).

Objectives

To properly reflect the enabling authority for certain provisions of the Regulations, to improve the consistency of the English and French versions of the Regulations and to properly reflect the current organizational structure of the CBSA.

Description

The *Regulations Amending the Special Import Measures Regulations* make the following amendments to the Regulations:

- Replace “I9” with “19” in section 3 to correct a typographical error.
- Revoke paragraphs 37.1(1)(d) and 37.1(2)(h) of the Regulations, and replace with identical provisions. The SJCSR noted that the enabling authority in paragraph 97(1)(a.1) of the Act was amended in 1999 (S.C. 1999, c. 12). Since paragraphs 37.1(1)(d) and 37.1(2)(h) of the Regulations draw their authority from this enabling provision in the Act, both paragraphs in the Regulations should have been revoked and replaced at the same time. Consequently, they are revoked and replaced in order to properly reflect the enabling provision in paragraph 97(1)(a.1) of the Act.
- Replace subsections 37.1(1), 37.1(2), 37.1(3) and section 37.11 of the Regulations with new text consistent with the enabling authority contained in paragraph 97(1)(a.1) of the Act. The enabling authority provides that the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister of Finance, make

10. Dans les passages ci-après du même règlement, « commissaire » est remplacé par « président » :

- a) l’alinéa 25.2(2)c);
- b) le paragraphe 36.4(1);
- c) l’alinéa 37.11a);
- d) le passage du paragraphe 37.2(1) précédant l’alinéa a);
- e) les alinéas 38a) et c);
- f) l’article 40;
- g) l’article 57.1.

ENTRÉE EN VIGUEUR

11. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité) a recommandé que certaines dispositions du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation* (le Règlement) soient modifiées afin de refléter adéquatement la disposition habilitante dans la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (la Loi) et de fournir plus de précisions quant à leur objet. Ces modifications intègrent les recommandations du Comité ainsi que des modifications supplémentaires afin de tenir compte comme il se doit de la structure organisationnelle actuelle de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Objectifs

Refléter adéquatement la disposition habilitante pour certaines dispositions du Règlement, renforcer la conformité entre les versions anglaise et française du Règlement et tenir compte comme il se doit de la structure organisationnelle actuelle de l'ASFC.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation* fait des modifications suivantes au Règlement :

- Remplacer « I9 » par « 19 » à l'article 3 dans la version anglaise afin de corriger une erreur typographique.
- Abroger les alinéas 37.1(1)d) et 37.1(2)h) du Règlement et les remplacer par des dispositions identiques. Le Comité a remarqué que la disposition habilitante à l'alinéa 97(1)a.1) de la Loi avait été modifiée en 1999 (L.C. 1999, c. 12). Puisque les alinéas 37.1(1)d) et 37.1(2)h) du Règlement tirent leur autorité de cette disposition habilitante dans la Loi, les deux alinéas du Règlement devraient avoir été abrogés et remplacés à ce moment. Par conséquent, ils sont abrogés et remplacés afin de tenir compte comme il se doit de la disposition habilitante à l'alinéa 97(1)a.1) de la Loi.
- Remplacer les paragraphes 37.1(1), 37.1(2), 37.1(3) et l'article 37.11 du Règlement par un nouveau texte conforme à la disposition habilitante contenue dans l'alinéa 97(1)a.1) de la Loi. Aux termes de la disposition habilitante, le gouverneur général en conseil peut, sur recommandation du ministre des

regulations respecting the factors that may be considered in determining the existence of injury, retardation or threat of injury, and whether that injury, retardation or threat of injury has been caused by the dumping or subsidizing of any goods, or by any other reason. Subsections 37.1(1), 37.1(2), 37.1(3) and section 37.11 of the Regulations are inconsistent with the enabling provision as they prescribe factors to be considered in determining whether the dumping or subsidizing of any goods has caused injury or retardation, or is threatening to cause injury. These amendments change the Regulations to indicate that the listed factors may be considered, rather than prescribed, in order to be consistent with the enabling authority under the Act. This will have no practical effect on the conduct of injury analyses by the Canadian International Trade Tribunal (CITT) because of the non-prescriptive nature of the enabling authority. Other changes to these subsections further strengthen consistency between the French and English versions of the Regulations.

- Replace paragraphs 37.2(1)(j) and 37.2(2)(k) of the Regulations with new text consistent with the enabling authority contained in paragraphs 97(1)(k.4) and 97(1)(k.5), respectively, of the Act. These amendments provide more clarity concerning the “other factors” that may be considered in the conduct of expiry reviews of orders and findings under the Act. This level of specificity is required to reflect the prescribed nature of these considerations under the enabling authority of the Act (i.e. the basket clauses in paragraphs 37.2(1)(j) and 37.2(2)(k) should prescribe specific factors for additional guidance, rather than simply stating “any other factors relevant in the circumstances”). Specifically, paragraph 37.2(1)(j) is amended to specify that the CBSA may consider any other factor pertaining to the current or likely behaviour or state of a foreign government or the domestic or international economy, market for goods or industry as a whole or in relation to individual producers, exporters, brokers or traders when determining whether the expiry of an order is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing of certain goods. Paragraph 37.2(2)(k) is amended to specify that the CITT may consider any other factor pertaining to the current or likely behaviour or state of the domestic or international economy, market for goods or industry as a whole or in relation to individual producers, exporters, brokers or traders when determining whether the expiry of an order or finding with respect to certain goods is likely to result in injury or retardation. These amendments will have no practical effect on the conduct of expiry reviews of orders and findings under the Act because of the broad nature of the factors specified in these basket clauses.
- Revoke paragraph 40.1(3)(d) of the Regulations, as it simply replicates subsection 45(3) of the Act and is therefore redundant.
- Replace “Commissioner” with “President” in paragraph 25.2(2)(c), subsection 36.4(1), paragraph 37.11(a), subsection 37.2(1), paragraphs 38(a) and (c), section 40, and section 57.1 of the Regulations in order to properly reflect the organizational structure of the CBSA.
- Replace the mailing address of the CBSA as it appears in section 47, section 51, and subsection 55(2) of the Regulations so that it reads “Director General, Anti-dumping and Countervailing Directorate, Canada Border Services Agency, Ottawa, at the address specified on the Agency’s website.”
- Replace the words “Canada Customs and Revenue Agency,” with “Canada Border Services Agency” in paragraphs 56(a)

Finances, prendre des règlements concernant les facteurs qui peuvent être pris en compte pour déterminer s’il y a un dommage, un retard ou une menace de dommage et si le dumping ou le subventionnement de marchandises, ou toute autre raison, cause un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage. Les paragraphes 37.1(1), 37.1(2), 37.1(3) et l’article 37.11 du Règlement sont incompatibles avec la disposition habilitante, puisqu’ils décrivent les facteurs qui doivent être pris en considération pour décider si le dumping ou le subventionnement de marchandises a causé un dommage ou un retard ou a menacé de causer un dommage. Le Règlement est modifié afin d’indiquer que les facteurs énumérés peuvent être pris en compte, plutôt qu’ils soient prescrits, pour être en conformité avec la disposition habilitante en vertu de la Loi. Cette modification n’aura aucun effet pratique sur le processus d’analyse de dommages du Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) en raison de la nature non normative de la disposition habilitante. D’autres modifications à ces paragraphes renforcent la conformité entre les versions anglaise et française du Règlement.

- Remplacer les alinéas 37.2(1)(j) et 37.2(2)(k) du Règlement par un nouveau texte conforme à la disposition habilitante contenue dans les alinéas 97(1)(k.4) et 97(1)(k.5), respectivement, de la Loi. Ces modifications assurent plus de clarté concernant les « autres facteurs » qui peuvent être pris en compte dans la conduite des réexamens relatifs à l’expiration des ordonnances et des conclusions en vertu de la Loi. Ces précisions sont nécessaires afin de tenir compte de la nature normative de ces considérations aux termes de la disposition habilitante de la Loi (c’est-à-dire que les clauses omnibus aux alinéas 37.2(1)(j) et 37.2(2)(k) devraient prévoir les facteurs précis pour plus de précisions, plutôt que de simplement indiquer « tout autre facteur pertinent, compte tenu des circonstances »). Plus particulièrement, l’alinéa 37.2(1)(j) est modifié afin de préciser que l’ASFC peut prendre en compte d’autres facteurs relativement à la conduite ou à l’état actuels ou probables d’un gouvernement étranger ou à l’économie nationale ou internationale, aux marchés des marchandises ou à l’ensemble de l’industrie, ou concernant les producteurs, les exportateurs, les courtiers ou les négociants individuels au moment de déterminer si l’expiration d’une ordonnance pourrait vraisemblablement entraîner la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement de certaines marchandises. L’alinéa 37.2(2)(k) est modifié afin de préciser que le TCCE peut prendre en compte d’autres facteurs relativement à la conduite ou à l’état actuels ou probables d’un gouvernement étranger ou à l’économie nationale ou internationale, aux marchés des marchandises ou à l’ensemble de l’industrie, ou concernant les producteurs, les exportateurs, les courtiers ou les négociants individuels au moment de déterminer si l’expiration d’une ordonnance ou d’une conclusion relativement à certaines marchandises pourrait vraisemblablement causer des dommages ou entraîner un retard. Les modifications n’auront aucun effet pratique sur la conduite d’examen d’expiration des ordonnances et des conclusions en vertu de la Loi en raison de la nature diverse des facteurs précisés dans ces clauses omnibus.
- Abroger l’alinéa 40.1(3)(d) du Règlement, puisqu’il s’agit simplement d’une répétition du paragraphe 45(3) de la Loi et est donc redondant.
- Remplacer le terme « commissaire » par le terme « président » à l’alinéa 25.2(2)(c), au paragraphe 36.4(1), à l’alinéa 37.11(a), au paragraphe 37.2(1), aux alinéas 38(a) et (c), aux paragraphes 40(1) à (3) et à l’article 57.1 du Règlement afin de tenir

and (b) of the Regulations to properly reflect the organizational structure of the CBSA.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no costs to small businesses.

Consultation

Draft regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, for a period of 30 days, beginning October 2, 2010. Aside from further internal government consultations, no comments were received. Subsequent to publication in the *Canada Gazette*, Part I, the reference to the CBSA mailing address in section 47, section 51, and subsection 55(2) of the Regulations, was modified to refer to the CBSA’s Web site in order to reflect any further organizational restructuring or relocations. Internal review identified further improvements to the consistency of the English and French versions of sections 37.1, 37.11 and 37.2, which are reflected in these amendments.

Rationale

These amendments incorporate the SJCSR recommendations as well as additional amendments to improve the consistency of the English and French versions of the Regulations and to properly reflect the current organizational structure of the CBSA.

Implementation, enforcement and service standards

Canada’s trade remedy system is administered by the CBSA and the CITT. No changes are needed to the procedures and processes of these organizations.

Contact

Justin Brown
Senior Economist
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-4019
Email: Justin.Brown@fin.gc.ca

compte comme il se doit de la structure organisationnelle de l’ASFC.

- Modifier l’adresse postale de l’ASFC qui figure à l’article 47, à l’article 51 et au paragraphe 55(2) du Règlement comme suit : « directeur général, Direction des droits antidumping et compensateurs, Agence des services frontaliers du Canada, située à Ottawa, à l’adresse publiée sur le site Web de celle-ci ».
- Remplacer l’expression « Agence des douanes et du revenu du Canada » par « Agence des services frontaliers du Canada » aux alinéas 56a) et b) du Règlement, ici encore afin de tenir compte comme il se doit de la structure organisationnelle de l’ASFC.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, puisqu’il n’y a aucun changement quant aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, puisque les coûts sont inexistantes pour les petites entreprises.

Consultation

Le projet de règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de 30 jours, à compter du 2 octobre 2010. Outre d’autres consultations internes au gouvernement, aucun commentaire n’a été reçu. Après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, la référence à l’adresse postale de l’ASFC dans les articles 47 et 51 et le paragraphe 55(2) du Règlement a été modifiée de manière à inclure un renvoi au site Web de l’ASFC pour refléter toute autre restructuration ou réinstallation organisationnelle. L’examen interne a permis de cerner d’autres améliorations quant à la conformité entre les versions anglaise et française des articles 37.1, 37.11 et 37.2, lesquelles sont reflétées dans les modifications.

Justification

Ces modifications intègrent les recommandations du Comité ainsi que des modifications supplémentaires afin d’améliorer la cohérence des versions anglaise et française du Règlement et de tenir compte comme il se doit de la structure organisationnelle actuelle de l’ASFC.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le système de recours commerciaux est administré par l’ASFC et le TCCE. Aucune modification n’est nécessaire aux processus et aux procédures de ces organisations.

Personne-ressource

Justin Brown
Économiste principal
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-4019
Courriel : Justin.Brown@fin.gc.ca

Registration
SOR/2015-28 February 6, 2015

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt and Skowkale)

P.C. 2015-93 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 15^a of the *First Nations Goods and Services Tax Act*^b, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt and Skowkale)*.

ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT, NO. 2015-1 (AITCHELITZ, KWAW-KWAW-APILT AND SKOWKALE)

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Column 1	Column 2	Column 3
First Nation	Governing Body	Lands
Aitchelitz	Council of Aitchelitz	Each reserve of Aitchelitz that is not shared with another band
Kwaw-kwaw-Apilt	Council of Kwaw-kwaw-Apilt	Each reserve of Kwaw-kwaw-Apilt that is not shared with another band
Skowkale	Council of Skowkale	Each reserve of Skowkale that is not shared with another band

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement
DORS/2015-28 Le 6 février 2015

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt et Skowkale)

C.P. 2015-93 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 15^a de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt et Skowkale)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS, N° 2015-1 (AITCHELITZ, KWAW-KWAW-APILT ET SKOWKALE)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Première nation	Corps dirigeant	Terres
Aitchelitz	Conseil d'Aitchelitz	Toute réserve d'Aitchelitz non partagée avec une autre bande
Kwaw-kwaw-Apilt	Conseil de Kwaw-kwaw-Apilt	Toute réserve de Kwaw-kwaw-Apilt non partagée avec une autre bande
Skowkale	Conseil de Skowkale	Toute réserve de Skowkale non partagée avec une autre bande

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a S.C. 2005, c. 19, s. 9

^b S.C. 2003, c. 15, s. 67

¹ S.C. 2003, c. 15, s. 67

^a L.C. 2005, ch. 19, art. 9

^b L.C. 2003, ch. 15, art. 67

¹ L.C. 2003, ch. 15, art. 67

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Issues

Three Indian bands situated near Chilliwack, British Columbia, have asked to be listed in Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* (the Act) in order to be able to implement the First Nations Goods and Services Tax (FNGST). The FNGST is similar to the federal Goods and Services Tax but is imposed under the law of an Aboriginal government rather than under federal law.

Objective

The objective of the Order is to enable the three Indian bands, with the agreement of the Government of Canada, to implement the FNGST within their respective lands.

Description

Pursuant to section 15 of the Act, the Order amends Schedule 1 by adding the name of the three Indian bands, the name of the governing body of each band and the description of each band's lands where the FNGST law could apply. The three bands are

- Aitchelitz;
- Kwaw-kwaw-Apilt; and
- Skowkale.

Consultation

Each of the bands has requested that Schedule 1 be amended to include its name, the name of its governing body and the description of the lands where its FNGST law could apply. The amendment is consistent with the request of the three bands.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the Order does not impose any administrative burden on business.

Small business lens

The small business lens does not apply because the Order does not entail any administrative or compliance costs for small business.

Rationale

Amending Schedule 1 in this fashion makes it possible for the governing body of each Aboriginal group, with the agreement of Canada, to enact a law that imposes the FNGST within the lands described in the Order. The amendment also makes it possible for the Government of Canada and each Aboriginal government to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

Listing the Aboriginal groups in Schedule 1 is an enabling measure. It does not obligate the governing body of any Aboriginal group to enact a law that imposes the FNGST and does not obligate the Aboriginal governments or the Government of Canada to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

The FNGST would be implemented when an Aboriginal government enacts a law for the FNGST and concludes a related tax

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

Trois bandes indiennes, situées près de Chilliwack (Colombie-Britannique), ont demandé que leur nom soit ajouté à l'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi) afin de pouvoir mettre en œuvre la taxe sur les produits et services des premières nations (TPSPN). La TPSPN est analogue à la taxe sur les produits et services fédérale, mais elle est imposée en vertu du texte législatif d'un gouvernement autochtone plutôt qu'en vertu de la loi fédérale.

Objectif

Le Décret a pour objectif de permettre à ces trois bandes, avec l'accord du gouvernement du Canada, de mettre en œuvre la TPSPN sur leurs terres respectives.

Description

Conformément à l'article 15 de la Loi, le Décret modifie l'annexe 1 pour y ajouter le nom des trois bandes indiennes, le nom du corps dirigeant de chaque bande et une description des terres de chaque bande où chacun de leur texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer. Ces trois bandes sont :

- Aitchelitz;
- Kwaw-kwaw-Apilt;
- Skowkale.

Consultation

Chacune des bandes a demandé que soient ajoutés à l'annexe 1 son nom, le nom de son corps dirigeant et la description des terres où son texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer. La modification est conforme aux demandes des trois bandes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque le Décret n'impose pas de fardeau administratif aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque le Décret n'entraîne pas de coûts administratifs ou de conformité pour les petites entreprises.

Justification

Le fait de modifier ainsi l'annexe 1 de la Loi permet au corps dirigeant de chacun des groupes autochtones, avec l'accord du Canada, d'édicter un texte législatif imposant la TPSPN sur ses terres visées par le Décret. La modification permet aussi au gouvernement du Canada et à chacun des gouvernements autochtones de conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

L'ajout des trois groupes autochtones à l'annexe 1 est une mesure habilitante. Cet ajout n'oblige pas le corps dirigeant des groupes autochtones à édicter un texte législatif imposant la TPSPN ni n'oblige les gouvernements autochtones ou le gouvernement du Canada à conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

La TPSPN serait mise en œuvre une fois qu'un gouvernement autochtone aura édicté un texte législatif imposant la TPSPN et

administration agreement with Canada under which Canada administers and enforces the FNGST law and collects the tax for that Aboriginal government. In accordance with the provisions of the tax administration agreement, the Aboriginal government that implements the FNGST would receive a stream of revenue that can be used for its purposes.

Implementation, enforcement and service standards

The Order to amend Schedule 1 does not create new enforcement or administrative obligations for the Government of Canada. If an Aboriginal government enacts its FNGST law and concludes a tax administration agreement with the Government of Canada, then the Canada Revenue Agency will be responsible for administering and enforcing the FNGST law and collecting the tax for the Aboriginal government.

Contact

Roch Vézina
Aboriginal Tax Policy Section
Department of Finance
90 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-3812

conclu avec le Canada un accord d'application connexe aux termes duquel le Canada s'engage à assurer l'application et l'exécution du texte législatif et à percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone. Selon les dispositions de cet accord, le gouvernement autochtone disposerait d'une source de revenus qu'il pourrait affecter à ses propres fins.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret modifiant l'annexe 1 n'impose pas au gouvernement du Canada de nouvelles obligations en matière d'exécution ou d'application. Si un gouvernement autochtone édicte son texte législatif concernant la TPSPN et conclut un accord d'application avec le gouvernement du Canada, il incombera à l'Agence du revenu du Canada d'assurer l'application et l'exécution du texte et de percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone.

Personne-ressource

Roch Vézina
Section de la politique fiscale autochtone
Ministère des Finances
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-3812

Registration
SOR/2015-29 February 6, 2015

BANK ACT

**Regulations Amending the Annual Statement
(Banks and Bank Holding Companies)
Regulations**

P.C. 2015-94 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 308(2)^a, 840(2)^b and 978(1)^c of the *Bank Act*^d, makes the annexed *Regulations Amending the Annual Statement (Banks and Bank Holding Companies) Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE ANNUAL STATEMENT
(BANKS AND BANK HOLDING COMPANIES)
REGULATIONS**

1. Section 1 of the *Annual Statement (Banks and Bank Holding Companies) Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) a statement of comprehensive income for the financial year.

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the regulations.)

Issues

Federally regulated financial institutions (FRFIs) are required by legislation to place annual financial statements before members or shareholders. The *Annual Statement Regulations* (the Regulations) prescribe the contents of these statements, which include a balance sheet, statement of income, statement of cash flows and statement of changes in shareholders' equity. Until 2011, the content requirements in the Regulations were the same as the requirements under Canadian accounting standards, which are determined by the Canadian Accounting Standards Board. In 2011, the Board adopted the International Financial Reporting Standards that now require FRFIs to place before members or shareholders an additional statement that is not currently required by the Regulations: a statement of comprehensive income.

Enregistrement
DORS/2015-29 Le 6 février 2015

LOI SUR LES BANQUES

**Règlement modifiant le Règlement sur le rapport
annuel (banques et sociétés de portefeuille
bancaires)**

C.P. 2015-94 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des paragraphes 308(2)^a, 840(2)^b et 978(1)^c de la *Loi sur les banques*^d, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (banques et sociétés de portefeuille bancaires)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
RAPPORT ANNUEL (BANQUES ET SOCIÉTÉS
DE PORTEFEUILLE BANCAIRES)**

1. L'article 1 du *Règlement sur le rapport annuel (banques et sociétés de portefeuille bancaires)*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) un état du résultat global pour l'exercice.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Enjeux

La loi exige que les Institutions financières sous réglementation fédérale (IFRF) soumettent les états financiers annuels aux membres et aux actionnaires. Le *Règlement sur le rapport annuel* (le Règlement) régit le contenu de ces relevés, qui contiennent, entre autres, un bilan, un état des revenus, un état des mouvements de trésorerie et un état des variations des capitaux propres. Jusqu'en 2011, les exigences du Règlement concernant le contenu étaient identiques aux exigences selon les Normes comptables canadiennes, qui sont déterminées par le Conseil canadien des normes comptables. En 2011, le Conseil a adopté les Normes internationales d'information financière selon lesquelles, désormais, les IFRF doivent soumettre aux membres ou aux actionnaires un relevé supplémentaire qui n'est pas actuellement exigé en vertu du Règlement : un état du résultat global.

^a S.C. 2005, c. 54, s. 69

^b S.C. 2005, c. 54, s. 126

^c S.C. 2010, c. 12, s. 2092

^d S.C. 1991, c. 46

¹ SOR/2010-230

^a L.C. 2005, ch. 54, art. 69

^b L.C. 2005, ch. 54, art. 126

^c L.C. 2010, ch. 12, art. 2092

^d L.C. 1991, ch. 46

¹ DORS/2010-230

Objective

- To ensure proper governance of FRFIs; and
- To align the Regulations with current Canadian accounting standards.

Description

The Regulations are amended to require FRFIs to place before members or shareholders a statement of comprehensive income for the financial year.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply as the amendment does not impose new administrative burden on business.

Small business lens

The small business lens does not apply, as the amendment does not impose costs on small business.

Rationale

The technical amendment will ensure proper governance of FRFIs by ensuring members or shareholders are provided with the annual financial statements that, according to current Canadian accounting standards, are necessary to assess the financial condition of a FRFI.

Also, the amendment will ensure that the Regulations align with current Canadian accounting standards.

This change will not result in additional regulatory burden for FRFIs, as they must already prepare a statement of comprehensive income as required by Canadian accounting standards.

Contact

Glenn Campbell
Director
Financial Institutions Division
Department of Finance
90 Elgin Street, 13th Floor
Ottawa, Ontario
K1P 5K7
Telephone: 613-369-3945
Email: finlegis@fin.gc.ca

Objectif

- Assurer une gouvernance adéquate des IFRF;
- Harmoniser le Règlement avec les Normes comptables canadiennes.

Description

Le Règlement est modifié de manière à exiger que les IFRF soumettent aux membres ou aux actionnaires un état du résultat global pour l'année financière.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné que la modification n'impose aucun nouveau fardeau administratif sur les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas étant donné que la modification n'impose pas de coûts à celles-ci.

Justification

La modification technique assurera la gouvernance appropriée des IFRF en faisant en sorte que les membres ou les actionnaires reçoivent les relevés financiers annuels qui, selon les Normes comptables canadiennes, sont nécessaires pour l'évaluation de la situation financière d'une IFRF.

En outre, la modification fera en sorte que le Règlement s'harmonise avec les Normes comptables canadiennes.

Cette modification n'imposera pas un fardeau réglementaire supplémentaire sur les IFRF, puisque celles-ci doivent déjà préparer un état du résultat global tel qu'il est requis en vertu des Normes comptables canadiennes.

Personne-ressource

Glenn Campbell
Directeur
Division des institutions financières
Ministère des Finances
90, rue Elgin, 13^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5K7
Téléphone : 613-369-3945
Courriel : finlegis@fin.gc.ca

Registration
SOR/2015-30 February 6, 2015

Enregistrement
DORS/2015-30 Le 6 février 2015

COOPERATIVE CREDIT ASSOCIATIONS ACT

LOI SUR LES ASSOCIATIONS COOPÉRATIVES DE CRÉDIT

**Regulations Amending the Annual Statement
(Cooperative Credit Associations) Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur le rapport
annuel (associations coopératives de crédit)**

P.C. 2015-95 February 5, 2015

C.P. 2015-95 Le 5 février 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 292(2)^a and 463(1)^b of the *Cooperative Credit Associations Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Annual Statement (Cooperative Credit Associations) Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des paragraphes 292(2)^a et 463(1)^b de la *Loi sur les associations coopératives de crédit*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (associations coopératives de crédit)*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE ANNUAL
STATEMENT (COOPERATIVE CREDIT
ASSOCIATIONS) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR
LE RAPPORT ANNUEL (ASSOCIATIONS
COOPÉRATIVES DE CRÉDIT)**

1. Section 1 of the *Annual Statement (Cooperative Credit Associations) Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

1. L'article 1 du *Règlement sur le rapport annuel (associations coopératives de crédit)*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

(e) a statement of comprehensive income for the financial year.

e) un état du résultat global pour l'exercice.

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 642, following SOR/2015-29.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 642, à la suite du DORS/2015-29.

^a S.C. 2005, c. 54, s. 195

^b S.C. 2005, c. 54, s. 208

^c S.C. 1991, c. 48

¹ SOR/2010-231

^a L.C. 2005, ch. 54, art. 195

^b L.C. 2005, ch. 54, art. 208

^c L.C. 1991, ch. 48

¹ DORS/2010-231

Registration
SOR/2015-31 February 6, 2015

INSURANCE COMPANIES ACT

Regulations Amending the Annual Statement (Insurance Companies and Insurance Holding Companies) Regulations

P.C. 2015-96 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 331(2)^a, 887(2)^b and 1021(1)^c of the *Insurance Companies Act*^d, makes the annexed *Regulations Amending the Annual Statement (Insurance Companies and Insurance Holding Companies) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE ANNUAL STATEMENT (INSURANCE COMPANIES AND INSURANCE HOLDING COMPANIES) REGULATIONS

1. Section 1 of the *Annual Statement (Insurance Companies and Insurance Holding Companies) Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) a statement of comprehensive income for the financial year.

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 642, following SOR/2015-29.

Enregistrement
DORS/2015-31 Le 6 février 2015

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (sociétés d'assurances et sociétés de portefeuille d'assurances)

C.P. 2015-96 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des paragraphes 331(2)^a, 887(2)^b et 1021(1)^c de la *Loi sur les sociétés d'assurances*^d, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (sociétés d'assurances et sociétés de portefeuille d'assurances)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE RAPPORT ANNUEL (SOCIÉTÉS D'ASSURANCES ET SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE D'ASSURANCES)

1. L'article 1 du *Règlement sur le rapport annuel (sociétés d'assurances et sociétés de portefeuille d'assurances)*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) un état du résultat global pour l'exercice.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 642, à la suite du DORS/2015-29.

^a S.C. 2005, c. 54, s. 284(2)

^b S.C. 2005, c. 54, s. 351

^c S.C. 2005, c. 54, s. 364

^d S.C. 1991, c. 47

¹ SOR/2010-233

^a L.C. 2005, ch. 54, par. 284(2)

^b L.C. 2005, ch. 54, art. 351

^c L.C. 2005, ch. 54, art. 364

^d L.C. 1991, ch. 47

¹ DORS/2010-233

Registration
SOR/2015-32 February 6, 2015

TRUST AND LOAN COMPANIES ACT

**Regulations Amending the Annual Statement
(Trust and Loan Companies) Regulations**

P.C. 2015-97 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 313(2)^a and 531(1)^b of the *Trust and Loan Companies Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Annual Statement (Trust and Loan Companies) Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE ANNUAL
STATEMENT (TRUST AND LOAN
COMPANIES) REGULATIONS**

1. Section 1 of the *Annual Statement (Trust and Loan Companies) Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) a statement of comprehensive income for the financial year.

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 642, following SOR/2015-29.

Enregistrement
DORS/2015-32 Le 6 février 2015

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

**Règlement modifiant le Règlement sur le rapport
annuel (sociétés de fiducie et de prêt)**

C.P. 2015-97 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des paragraphes 313(2)^a et 531(1)^b de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*^c, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (sociétés de fiducie et de prêt)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LE RAPPORT ANNUEL (SOCIÉTÉS
DE FIDUCIE ET DE PRÊT)**

1. L'article 1 du *Règlement sur le rapport annuel (sociétés de fiducie et de prêt)*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) un état du résultat global pour l'exercice.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 642, à la suite du DORS/2015-29.

^a S.C. 2005, c. 54, s. 434

^b S.C. 2005, c. 54, s. 449

^c S.C. 1991, c. 45

¹ SOR/2010-232

^a L.C. 2005, ch. 54, art. 434

^b L.C. 2005, ch. 54, art. 449

^c L.C. 1991, ch. 45

¹ DORS/2010-232

Registration
SOR/2015-33 February 6, 2015

SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

Regulations Amending the Special Import Measures Regulations

P.C. 2015-98 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 20(1)^a and paragraph 97(1)(a) of the *Special Import Measures Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Special Import Measures Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL IMPORT MEASURES REGULATIONS

AMENDMENT

1. Sections 17.1 and 17.2 of the *Special Import Measures Regulations*¹ are replaced by the following:

17.1 For the purposes of subsection 20(1) of the Act, the following customs territories are prescribed countries:

- (a) the People's Republic of China;
- (b) the Socialist Republic of Vietnam; and
- (c) the Republic of Tajikistan.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In the context of World Trade Organization (WTO) trade rules, dumping occurs when goods are sold to importers at prices that are lower than the selling price of comparable goods in the country of export, or when goods are sold to importers at below their cost of production. If it is found that dumped imports are causing injury to domestic producers' operations, the amount of dumping on imported goods may be offset by the application of an "anti-dumping" duty. The duties are meant to offset the price advantage caused by dumping and to give domestic producers an opportunity to compete fairly with the imported goods.

For exports from a market economy, these duties are normally calculated based on the exporter's home market prices and costs. In "non-market economy" situations, anti-dumping duties may be

^a S.C. 2005, c. 38, par. 134(r)

^b R.S., c. S-15

¹ SOR/84-927

Enregistrement
DORS/2015-33 Le 6 février 2015

LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation

C.P. 2015-98 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 20(1)^a et de l'alinéa 97(1)a) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

MODIFICATION

1. Les articles 17.1 et 17.2 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*¹ sont remplacés par ce qui suit :

17.1 Sont des pays désignés pour l'application du paragraphe 20(1) de la Loi :

- a) le territoire douanier de la République populaire de Chine;
- b) le territoire douanier de la République socialiste du Vietnam;
- c) le territoire douanier de la République du Tadjikistan.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Dans le contexte des règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), il y a dumping lorsque des marchandises sont vendues à des importateurs à des prix inférieurs au prix de marchandises comparables dans le pays d'exportation, ou à un prix inférieur à leur coût de production. S'il est déterminé que les importations de marchandises faisant l'objet de dumping causent un préjudice aux opérations des producteurs nationaux, le montant du dumping sur les produits importés peut être compensé par l'application d'un droit antidumping. Ces droits servent à réduire les avantages de prix découlant du dumping et permettent aux producteurs nationaux de concurrencer de façon équitable les marchandises importées.

Pour les exportations provenant d'un pays à économie marchande, ces droits sont normalement calculés selon les coûts et les prix sur le marché intérieur de l'exportateur. Dans les pays

^a L.C. 2005, ch. 38, al. 134r)

^b L.R., ch. S-15

¹ DORS/84-927

calculated based on substitute prices and costs from a third country with an undistorted market. The ability to treat certain countries as non-market economies in dumping investigations is allowed for under WTO rules.

In Canada's trade remedy system, countries prescribed under the *Special Import Measures Regulations* (the Regulations) may be treated as non-market economies. The Regulations provide sufficient flexibility in conducting trade remedy investigations to take into account whether a prescribed country is operating according to market economy conditions.

Tajikistan joined the WTO in 2013 under terms and conditions that allow for its treatment as a non-market economy in dumping investigations.

Objective

To continue to ensure that Canada's trade remedy regime takes into account whether countries are operating according to market economy conditions.

Description

The amendment adds Tajikistan as a prescribed country under subsection 17.3(1) of the Regulations.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no costs to small business.

Rationale

This amendment implements non-market economy provisions agreed to by Tajikistan in its Protocol of Accession to the WTO. Without this amendment, Canada's trade remedy regime would not be able to take into account whether Tajikistan is operating according to market economy conditions. Consequently, there would be a risk of unfairly traded imports entering Canada and causing injury to domestic producers' operations.

Implementation, enforcement and service standards

Canada's trade remedy system is administered by the Canada Border Services Agency and the Canadian International Trade Tribunal. No changes are needed to the procedures and processes of these organizations.

Contact

Justin Brown
Senior Economist
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-4019
Email: Justin.Brown@fin.gc.ca

à économie non marchande, les droits antidumping peuvent être calculés en fonction de coûts et prix de remplacement d'un pays tiers doté d'un marché sans distorsion. La capacité de traiter certains pays en tant que pays à économie non marchande dans les enquêtes de dumping est permise en vertu des règles de l'OMC.

Le système de recours commerciaux du Canada permet de traiter les pays désignés par le *Règlement sur les mesures spéciales d'importation* (le Règlement) en tant que pays à économie non marchande. Le Règlement accorde suffisamment de flexibilité, pendant les enquêtes sur les recours commerciaux, afin de tenir compte de la conformité des pays désignés aux principes d'une économie de marché.

Le Tadjikistan s'est joint à l'OMC en 2013, en vertu des modalités qui permettent de le traiter en tant que pays à économie non marchande dans le cadre d'enquêtes de dumping.

Objectif

Continuer de s'assurer que le système de recours commerciaux canadien tient compte de la conformité des pays aux principes d'une économie de marché.

Description

La modification ajoute le Tadjikistan en tant que pays désigné en vertu du paragraphe 17.3(1) du Règlement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisqu'il n'y a aucun changement quant aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque les coûts sont inexistantes (ou négligeables) pour les petites entreprises.

Justification

Cette modification met en œuvre les dispositions relatives aux pays à économie non marchande convenues par le Tadjikistan dans son protocole d'accession à l'OMC. Sans cette modification, le système de recours commerciaux canadien ne tiendrait plus compte de la conformité du Tadjikistan aux principes d'une économie de marché. Conséquemment, des importations faisant l'objet de commerce déloyal risquent d'être écoulées sur le marché canadien, ce qui causerait un préjudice aux opérations des producteurs nationaux.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le système de recours commerciaux est administré par l'Agence des services frontaliers du Canada et le Tribunal canadien du commerce extérieur. Aucune modification n'est nécessaire aux processus et procédures de ces organisations.

Personne-ressource

Justin Brown
Économiste principal
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-4019
Courriel : Justin.Brown@fin.gc.ca

Registration
SOR/2015-34 February 6, 2015

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Authorizing the Issue of Two Twenty-five Cent Circulation Coins Specifying the Characteristics and Determining the Design

P.C. 2015-99 February 5, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 6.4^a and 6.5^a of the *Royal Canadian Mint Act*^b, authorizes the issue of two twenty-five cent circulation coins, the characteristics of which are to be as specified in item 4.1^c of Part 2 of the schedule to that Act and the diameter of which is to be 23.88 mm, and determines the design of the coins to be as follows:

(a) a twenty-five cent coin the obverse impression of which is to depict the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials “SB” on the bottom left-hand corner of the neckline, the inscriptions “ELIZABETH II” and “D•G•REGINA” to the left and right of the effigy, respectively, and with beading around the circumference of the coin, and the reverse impression of which is to depict an image of 50 children surrounding the Canadian flag and holding it with both hands, with the artist’s initials “BR” appearing below the image and the inscriptions “CANADA”, “2015” and “25 CENTS” appearing at the top of the coin and “50 YEARS / ANS” appearing at the bottom of the coin; and

(b) a twenty-five cent coin the obverse impression of which is to depict the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials “SB” on the bottom left-hand corner of the neckline, the inscriptions “ELIZABETH II” and “D•G•REGINA” to the left and right of the effigy, respectively, and with beading around the circumference of the coin, and the reverse impression of which is to depict an image of 50 children surrounding the red- and white-coloured Canadian flag and holding it with both hands, with the artist’s initials “BR” appearing below the image and the inscriptions “CANADA”, “2015” and “25 CENTS” appearing at the top of the coin and “50 YEARS / ANS” appearing at the bottom of the coin.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Royal Canadian Mint (the Mint) wishes to produce two 25-cent circulation coins with the same design in colour and non-colour, as part of the Commemorative Circulation Coin Program to commemorate the 50th anniversary of the Canadian flag. Pursuant to sections 6.4 and 6.5 of the *Royal Canadian Mint Act*, the Governor in Council may, by order, authorize the issue of

Enregistrement
DORS/2015-34 Le 6 février 2015

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret autorisant l'émission de deux pièces de monnaie de circulation de vingt-cinq cents précisant les caractéristiques et fixant le dessin

C.P. 2015-99 Le 5 février 2015

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 6.4^a et 6.5^a de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil autorise l'émission de deux pièces de monnaie de circulation de vingt-cinq cents, dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4.1^c de la partie 2 de l'annexe de cette loi, dont le diamètre est de 23,88 mm et dont les dessins sont les suivants :

a) sur la première pièce, à l'avant sont gravés l'effigie de Sa Majesté la Reine Élisabeth II réalisée par Susanna Blunt, les initiales « SB » dans le coin inférieur gauche à côté de la ligne de démarcation du cou, les inscriptions « ELIZABETH II », « D•G•REGINA », à gauche et à droite de la pièce respectivement et un grènetis soulignant le pourtour de la pièce; au revers sont gravées une image représentant cinquante enfants entourant le drapeau canadien et le tenant à deux mains, les initiales de l'artiste « BR » sous l'image et les inscriptions « CANADA », « 2015 » et « 25 CENTS » en haut de la pièce, et « 50 YEARS / ANS » en bas de la pièce;

b) sur la deuxième pièce, à l'avant sont gravés l'effigie de Sa Majesté la Reine Élisabeth II réalisée par Susanna Blunt, les initiales « SB » dans le coin inférieur gauche à côté de la ligne de démarcation du cou, les inscriptions « ELIZABETH II », « D•G•REGINA », à gauche et à droite de la pièce respectivement et un grènetis soulignant le pourtour de la pièce; au revers sont gravées une image représentant cinquante enfants entourant le drapeau canadien rouge et blanc et le tenant à deux mains, les initiales de l'artiste « BR » sous l'image et les inscriptions « CANADA », « 2015 » et « 25 CENTS » en haut de la pièce, et « 50 YEARS / ANS » en bas de la pièce.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

La Monnaie royale canadienne (la Monnaie) souhaite produire deux pièces de circulation de 25 cents ornées du même dessin (une pièce colorée et l'autre non colorée) dans le cadre du Programme de pièces de circulation commémoratives, afin de commémorer le 50^e anniversaire du drapeau canadien. En vertu des articles 6.4 et 6.5 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, le gouverneur

^a S.C. 1999, c. 4, s. 3

^b R.S., c. R-9

^c SOR/2000-161, s. 2

^a L.C. 1999, ch. 4, art. 3

^b L.R., ch. R-9

^c DORS/2000-161, art. 2

circulation coins of a denomination listed in Part 2 of the schedule of that Act and determine the design of any circulation coin to be issued.

Background

The Commemorative Circulation Coin Program assists in the promotion of Canada, Canadian values, culture and history to Canadians. These special coins raise awareness of celebrations and anniversaries of importance to Canadians and create engagement with the Canadian public.

Objectives

To use circulation coinage to commemorate and promote the 50th anniversary of the Canadian flag in accordance with the Government of Canada's priority commemorations for events of broad, national significance in 2015.

Description

This Order authorizes the Mint to produce two 25-cent circulation coins, in colour and non-colour, with a design that features an image of 50 children surrounding the Canadian flag and holding it with both hands. Each of these children represents the flag's 50 years, as well as Canada's future. The coloured version of the coin will feature the flag in red and white colours.

“One-for-One” Rule

This Order does not impose new administrative costs on business. Therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Small business lens

This Order does not impose new administrative or compliance costs on small business. Therefore, the small business lens does not apply.

Rationale

The 50th anniversary of the Canadian flag has been identified as a key nation-building milestone by the Interdepartmental Commemorations Committee (ICC) — chaired by the Department of Canadian Heritage — that manages the Government of Canada's commemorations priorities. Under the ICC's purview, the 50th anniversary of the Canadian flag has been identified as merit priority commemoration by the Government of Canada.

These 2015 coins celebrate the Canadian flag both as a major milestone in Canada's national development and as Canada's most recognizable symbol. Few symbols are as easily recognized, or proudly displayed, by Canadians as the red and white national flag featuring the emblematic red maple leaf. This coin will pay tribute to Canada's flag to inspire pride in Canadians from coast to coast.

These new 25-cent coins will raise awareness of the Canadian flag's origins and will serve to educate Canadians of the significance of the flag and how it shaped the country's identity.

Because these coins are available at face value and circulate widely, public demand is high with many coins being collected and taken out of circulation. Commemorative circulation coin programs create important benefits by contributing to the overall

en conseil peut, par décret, autoriser l'émission de pièces de circulation d'une valeur nominale figurant à la partie 2 de l'annexe de cette loi et fixer le dessin de toute pièce de circulation à émettre.

Contexte

Le Programme de pièces de circulation commémoratives contribue à la promotion du Canada, de ses valeurs, de sa culture et de son histoire auprès de la population. Ces pièces spéciales permettent de sensibiliser la population aux célébrations et aux anniversaires d'importance pour les Canadiens, en plus de créer un lien avec eux.

Objectifs

Utiliser des pièces de circulation pour commémorer et promouvoir le 50^e anniversaire du drapeau canadien, conformément aux priorités en matière de commémorations du gouvernement du Canada relatives aux événements d'importance nationale en 2015.

Description

Ce décret autorise la Monnaie à produire deux pièces de circulation de 25 cents, l'une colorée et l'autre non colorée, ornées d'un dessin représentant 50 enfants entourant le drapeau canadien et le tenant à deux mains. Chacun de ces 50 enfants symbolise non seulement les 50 ans du drapeau, mais aussi l'avenir du Canada. Sur la version colorée de la pièce, le drapeau sera rouge et blanc.

Règle du « un pour un »

Ce décret n'impose pas de nouveaux coûts administratifs aux entreprises. Pour ce motif, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Lentille des petites entreprises

Ce décret n'impose pas de nouveaux coûts administratifs ni de coûts d'observation aux petites entreprises. Pour ce motif, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Justification

Le 50^e anniversaire du drapeau canadien a été déterminé comme une étape cruciale dans l'édification du pays par le Comité consultatif interministériel sur les commémorations (présidé par le ministre du Patrimoine canadien) qui gère les priorités en matière de commémorations du gouvernement du Canada. Sous l'autorité du Comité, il a été déterminé que la commémoration du 50^e anniversaire du drapeau canadien mérite d'être considérée comme une priorité par le gouvernement du Canada.

Ces pièces millésimées 2015 célèbrent le drapeau canadien à la fois comme jalon important dans l'édification nationale et comme symbole hautement distinctif du Canada. Peu de symboles sont aussi aisément reconnus et arborés avec autant de fierté par les Canadiens que le drapeau national rouge et blanc orné de l'emblématique feuille d'érable. Cette pièce rendant hommage à l'unifolié inspirera de la fierté aux Canadiens d'un océan à l'autre.

Ces nouvelles pièces de 25 cents sensibiliseront la population aux origines du drapeau canadien et contribueront à éclairer les Canadiens sur l'importance du drapeau et sur la façon dont il a façonné l'identité canadienne.

Étant donné que ces pièces sont offertes à leur valeur nominale et qu'elles circulent largement, la demande du public est forte. Les gens collectionnent bon nombre de pièces, ce qui a pour effet de les retirer de la circulation. Les programmes de pièces de circulation

success of the event being celebrated as well as generating additional revenue for the Government.

All coins will be distributed through financial institutions.

Contact

Simon Kamel
Interim Vice-President, Corporate and Legal Affairs and
Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: 613-993-1732
Fax: 613-990-4665
Email: kamel@mint.ca

commémoratives engendrent des retombées importantes, car ils contribuent à la réussite globale de l'événement célébré et génèrent des revenus supplémentaires pour le gouvernement du Canada.

Toutes les pièces seront distribuées par les institutions financières.

Personne-ressource

Simon Kamel
Vice-président intérimaire, Affaires générales et juridiques et
secrétaire de la Société
Affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : 613-993-1732
Télécopieur : 613-990-4665
Courriel : kamel@monnaie.ca

Registration
SOR/2015-35 February 6, 2015

PILOTAGE ACT

Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations

P.C. 2015-100 February 5, 2015

RESOLUTION

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsections 20(3) and 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, published a copy of the proposed *Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on December 10, 2011;

Whereas notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Minister of Transport pursuant to subsection 21(1) of that Act;

Whereas, pursuant to subsection 21(2) of that Act, an investigation was made of the proposed Regulations, including consultations with interested persons;

Whereas, pursuant to subsection 21(4) of that Act, the person appointed to make the investigation sent a report to the Minister of Transport;

And whereas the Minister of Transport, pursuant to subsection 21(4) of that Act, made the *Order Approving the Proposed Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*^c;

Therefore, the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsections 20(1) and 33(1) of the *Pilotage Act*^b, makes the annexed *Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*.

Montréal, October 22, 2014

FULVIO FRACASSI
Chief Executive Officer
Laurentian Pilotage Authority

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 20(1) and 33(1) of the *Pilotage Act*^b, approves the annexed *Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*, made by the Laurentian Pilotage Authority.

REGULATIONS REPEALING THE LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY DISTRICT NO. 3 REGULATIONS

REPEAL

1. The *Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*¹ are repealed.

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b R.S., c. P-14

^c SOR/2014-234

¹ SOR/87-58

Enregistrement
DORS/2015-35 Le 6 février 2015

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides

C.P. 2015-100 Le 5 février 2015

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément aux paragraphes 20(3) et 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 décembre 2011, le projet de règlement intitulé *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides*, conforme au texte ci-après;

Attendu que des avis d'opposition à l'égard du projet de règlement ont été déposés auprès de la ministre des Transports conformément au paragraphe 21(1) de cette loi;

Attendu que, en vertu du paragraphe 21(2) de cette loi, une enquête a été faite relativement au projet de règlement, y compris la tenue de consultations avec les intéressés;

Attendu que, en vertu du paragraphe 21(4) de cette loi, la personne nommée pour faire l'enquête a fait parvenir un rapport à la ministre des Transports;

Attendu que la ministre des Transports, en vertu du paragraphe 21(4) de cette loi, a pris l'*Arrêté approuvant le projet de Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides*^c;

À ces causes, en vertu des paragraphes 20(1) et 33(1) de la *Loi sur le pilotage*^b, l'Administration de pilotage des Laurentides prend le *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides*, ci-après.

Montréal, le 22 octobre 2014

Le premier dirigeant
de l'Administration de pilotage des Laurentides
FULVIO FRACASSI

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des paragraphes 20(1) et 33(1) de la *Loi sur le pilotage*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage des Laurentides.

RÈGLEMENT ABROGEANT LE RÈGLEMENT SUR LA CIRCONSCRIPTION N° 3 DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

ABROGATION

1. Le *Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides*¹ est abrogé.

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.R., ch. P-14

^c DORS/2014-234

¹ DORS/87-58

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Although District No. 3 has existed since the Laurentian Pilotage Authority (the Authority) was created, pilotage services have never been offered there. Pilot's licences have been issued for the district jointly with the Atlantic Pilotage Authority (APA), which serves the neighbouring region, but the APA has ceased issuing licences for contiguous zones, ending this practice. Consequently, the *Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations* (the Regulations) have not been applicable or of any practical use for several years. In consideration of these facts, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations asked the Authority to repeal the Regulations.

Objectives

The Authority is a Crown corporation whose objective is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service in all Canadian waters in and around the province of Quebec except the St. Lawrence Seaway and Chaleur Bay. Accordingly, it establishes the pilotage areas where these services are offered.

Description

District No. 3 is a non-compulsory pilotage area located between Les Escoumins and the Gulf of St. Lawrence. The Authority decided to repeal the Regulations since they have not been applicable or of any practical use for several years.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule would apply and would result in an “OUT” of one regulatory title. There is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this amendment.

Consultation

The *Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations* were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on December 10, 2011. Pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act* (the Act), three representations and three notices of objection were filed.

Pursuant to subsection 21(2) of the Act, M^c Caroline Desbiens was appointed by the Minister of Transport to investigate the proposed Regulations.

Taking into account subsection 21(1) and paragraph 20(1)(f) of the Act, the Minister of Transport decided that the investigation

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Bien que la circonscription n° 3 existe depuis les débuts de l'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration), elle n'y a jamais offert des services de pilotage. Des brevets de pilote ont été émis pour la zone contiguë en collaboration réciproque avec l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'APA) qui dessert le territoire voisin, mais celle-ci a cessé d'émettre des brevets en zone contiguë, mettant ainsi fin à cette pratique. Par conséquent, le *Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides* (le Règlement) n'est plus applicable et n'a plus d'utilité pratique depuis de nombreuses années. Constatant cet état de fait, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a demandé à l'Administration d'abroger le Règlement.

Objectifs

L'Administration est une société d'État dont la mission est de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes dans la province de Québec et autour de celle-ci, sauf sur la Voie maritime du Saint-Laurent et dans la baie des Chaleurs. À cette fin, elle détermine des zones de pilotage où sont offerts ces services.

Description

La circonscription n° 3 est une zone de pilotage non obligatoire située entre Les Escoumins et le golfe du Saint-Laurent. L'Administration a décidé d'abroger le Règlement, car il n'est plus applicable et n'a plus d'utilité pratique depuis de nombreuses années.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique et se traduira par le retrait d'un titre de la réglementation. Il n'y a aucun changement apporté aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition.

Consultation

Le *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 décembre 2011. En vertu du paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), trois observations et trois avis d'opposition ont été déposés.

En vertu du paragraphe 21(2) de la Loi, le ministre des Transports, a nommé M^c Caroline Desbiens pour faire enquête sur le projet de règlement de l'Administration.

Prenant en considération le paragraphe 21(1) et l'alinéa 20(1)(f) de la Loi, le ministre des Transports a déterminé que l'enquête

would consist of a review of and a report on the replies received from objectors to the following question:

“Please say how it would not be in the public interest, with respect to the qualifications required of applicants for a pilot’s licence in District No. 3, to repeal the *Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*, given they do not apply in the ports of Baie-Comeau, Sept-Îles, Port-Cartier and Havre-Saint-Pierre, to which the notices of objection refer.”

As indicated in subsection 21(4) of the Act, on completion of the investigation, the person conducting it shall send a report to the Minister, who may, by order, approve, amend or disapprove the proposed Regulations, either in accordance with the report or otherwise, and the Authority shall make the Regulations accordingly.

In the Order of October 10, 2014, registered as SOR/2014-234, which was published in the *Canada Gazette*, Part II, on October 22, 2014, the Minister approved the proposed *Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations*.

The *Order Approving the Proposed Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations* is available at <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-22/html/sor-dors234-eng.php>.

Rationale

Although the Authority made regulations that address the possibility of offering pilotage services east of Les Escoumins, licences have only been issued for the contiguous pilotage zone on a reciprocal basis with the APA. The APA having put an end to this practice, these Regulations have not been applicable or of any practical use for several years. In this context, the Board of the Laurentian Pilotage Authority has concluded that the Regulations should be repealed. This decision also addresses some pressing matters in this regard raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Moreover, the Authority, in order to ensure the safety of navigation, consider it would be important to conduct a risk study to assess whether it is necessary to regulate pilotage services throughout its territory located east of Les Escoumins.

Contact

Fulvio Fracassi
Chief Executive Officer
Laurentian Pilotage Authority
999, De Maisonneuve Boulevard West, Suite 1410
Montréal, Quebec
H3A 3L4
Telephone: 514-283-6320
Fax: 514-496-2409
Email: fulvio.fracassi@apl.gc.ca

consistait en un examen et un rapport des réponses reçues des opposants à la question suivante :

« Veuillez indiquer de quelle façon il ne serait pas dans l’intérêt public, en ce qui concerne les qualifications requises des candidats au brevet de pilotage dans la circonscription n° 3, d’abroger le *Règlement sur la circonscription n° 3 de l’Administration de pilotage des Laurentides* compte tenu que ledit règlement n’a pas d’application en ce qui concerne les ports de Baie-Comeau, Sept-Îles, Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre visés par les avis d’opposition? »

À l’issue de l’enquête, tel que l’indique le paragraphe 21(4) de cette loi, la personne chargée de la tenir, fait parvenir son rapport au ministre qui peut, par arrêté, approuver, modifier ou rejeter le projet de règlement, conformément au rapport ou non; l’Administration prend alors le Règlement en conséquence.

Dans l’Arrêté du 10 octobre 2014 portant le numéro d’enregistrement DORS/2014-234 et publié le 22 octobre 2014 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le ministre a approuvé le projet de *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l’Administration de pilotage des Laurentides*.

L’Arrêté approuvant le projet de *Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l’Administration de pilotage des Laurentides* est accessible à l’adresse suivante : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-22/html/sor-dors234-fra.php>.

Justification

Bien que l’Administration ait établi un règlement prévoyant la possibilité d’offrir des services de pilotage à l’est de Les Escoumins, des brevets n’ont été émis que pour la zone de pilotage contiguë de façon réciproque avec l’APA. L’APA ayant mis fin à cette pratique, cette réglementation n’est plus applicable et n’a plus d’utilité pratique depuis de nombreuses années. Dans ce contexte, le conseil de l’Administration a conclu qu’il était opportun d’abroger le Règlement. La décision répond également aux demandes pressantes en ce sens du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation.

Par ailleurs, l’Administration considère important, pour assurer la sécurité de la navigation, de procéder à une analyse de risques afin d’évaluer s’il est nécessaire de réglementer les services de pilotage sur tout son territoire situé à l’est de Les Escoumins.

Personne-ressource

Fulvio Fracassi
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Laurentides
999, boulevard de Maisonneuve Ouest, bureau 1410
Montréal (Québec)
H3A 3L4
Téléphone : 514-283-6320
Télécopieur : 514-496-2409
Courriel : fulvio.fracassi@apl.gc.ca

Registration
SOR/2015-36 February 6, 2015

RADIOCOMMUNICATION ACT

Radiocommunication Act (Subsection 4(4) and Paragraph 9(1)(b)) Exemption Order, No. 2015-1

The Minister of Industry, pursuant to subsection 14(1)^a of the *Radiocommunication Act*^b, makes the annexed *Radiocommunication Act (Subsection 4(4) and Paragraph 9(1)(b)) Exemption Order, No. 2015-1*.

Ottawa, February 3, 2015

JAMES MOORE
Minister of Industry

**RADIOCOMMUNICATION ACT
(SUBSECTION 4(4) AND
PARAGRAPH 9(1)(B))
EXEMPTION ORDER, NO. 2015-1**

INTERPRETATION

Definition of
"Act"

1. In this Order, "Act" means the *Radiocommunication Act*.

EXEMPTION

RCMP
employees

2. Subject to sections 3 to 7, employees of the Royal Canadian Mounted Police Technical Investigation Services Branch, as well as other employees of the Royal Canadian Mounted Police who are required, as part of their duties or training, to install, use, possess, manufacture or import a jammer and to follow any applicable directives from that Branch in relation to jammers, are exempt from the application of subsection 4(4) and paragraph 9(1)(b) of the Act during the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending five years after that day in respect of their installation, use, possession, manufacturing or importation of any jammer, if they are trained in relation to those activities or are in the process of receiving such training.

CONDITIONS

Permitted
purposes

3. (1) The exemption applies only if, in the case of an exemption from the application of subsection 4(4) of the Act, the jammer is installed, used, possessed, manufactured or imported or, in the case of an exemption from the application of paragraph 9(1)(b) of the Act, the radiocommunication is interfered with or obstructed, for any of the following purposes:

- (a) national security;
- (b) public safety;

^a S.C. 2014, c. 39, s. 181

^b R.S., c. R-2; S.C. 1989, c. 17, s. 2

Enregistrement
DORS/2015-36 Le 6 février 2015

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Arrêté d'exemption de l'application de la Loi sur la radiocommunication (paragraphe 4(4) et alinéa 9(1)b), no 2015-1

En vertu du paragraphe 14(1)^a de la *Loi sur la radiocommunication*^b, le ministre de l'Industrie prend l'*Arrêté d'exemption de l'application de la Loi sur la radiocommunication (paragraphe 4(4) et alinéa 9(1)b), no 2015-1*, ci-après.

Ottawa, le 3 février 2015

Le ministre de l'Industrie
JAMES MOORE

**ARRÊTÉ D'EXEMPTION DE
L'APPLICATION DE LA LOI SUR
LA RADIOCOMMUNICATION
(PARAGRAPHE 4(4) ET
ALINÉA 9(1)B)), NO 2015-1**

DÉFINITION

1. Dans le présent arrêté, « Loi » s'entend de la *Loi sur la radiocommunication*.

Définition de
« Loi »

EXEMPTION

2. Sous réserve des articles 3 à 7, les employés de la sous-direction des services d'enquêtes techniques de la Gendarmerie royale du Canada, de même que les autres employés de la Gendarmerie royale du Canada qui doivent, dans le cadre de leurs fonctions ou formation, installer, utiliser, posséder, fabriquer ou importer des brouilleurs et suivre les directives de cette sous-direction qui sont applicables aux brouilleurs, sont exemptés de l'application du paragraphe 4(4) et de l'alinéa 9(1)b) de la Loi, à l'égard de l'installation, l'utilisation, la possession, la fabrication ou l'importation de tout brouilleur, pour la période commençant à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté et se terminant cinq ans après cette date, s'ils ont reçu ou reçoivent actuellement une formation quant à ces activités.

Employés de
la GRC

CONDITIONS

3. (1) L'exemption est accordée, quant à l'application du paragraphe 4(4) de la Loi, à l'installation, l'utilisation, la possession, la fabrication ou l'importation d'un brouilleur et, quant à l'application de l'alinéa 9(1)b) de la Loi, à toute gêne ou entrave à la radiocommunication, pour les fins suivantes :

Fins visées

- a) la sécurité nationale;
- b) la sécurité publique;
- c) les relations internationales;

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 181

^b L.R., ch. R-2; L.C. 1989, ch. 17, art. 2

	(c) international relations; (d) the investigation or prosecution of offences in Canada, including the preservation of evidence; or (e) the protection of property or the prevention of serious harm to any person.	d) les enquêtes ou les poursuites relatives aux infractions au Canada, notamment la préservation des éléments de preuve; e) la protection de biens ou la prévention de dommage grave à l'endroit d'une personne.	
Limitation	(2) Every reasonable effort must be made to restrict the jammer's interference with or obstruction of radiocommunications to the smallest physical area, the fewest number of frequencies, the appropriate power level and the minimum duration required to accomplish the intended purpose.	(2) Tous les efforts raisonnables doivent être déployés pour restreindre le plus possible la gêne ou l'entrave à la radiocommunication due à tout brouilleur, sur les plans de la portée territoriale, du nombre de fréquences, du niveau de puissance approprié et de la durée, à ce qui est nécessaire à la réalisation des fins visées.	Limites
Jammer characteristics	4. The jammer must allow for adjustments to power levels and affected frequencies.	4. Le brouilleur doit être ajustable quant à la puissance et aux radiofréquences touchées.	Caractéristiques des brouilleurs
Installation and use	5. An employee who installs or uses a jammer must do so in a manner that minimizes unwanted emissions and radio interference as well as the exposure of any person to radiofrequency fields.	5. L'employé qui installe ou utilise un brouilleur le fait de façon à minimiser les émissions non désirées et le brouillage radio de même que l'exposition de toute personne aux champs de radiofréquences.	Installation ou utilisation
Possession	6. An employee who possesses a jammer must (a) ensure that it is turned off and stored in a secure location when it is not in use, including when it is being transported; and (b) at all times prevent access to it by a person who is not exempt from the application of subsection 4(4) of the Act.	6. L'employé qui possède un brouilleur : a) s'assure qu'il est éteint et rangé dans un endroit sûr lorsqu'il n'est pas utilisé, y compris durant le transport; b) empêche toute personne n'étant pas exemptée de l'interdiction prévue au paragraphe 4(4) de la Loi d'y avoir accès.	Possession
Information to Industry Canada	7. The Royal Canadian Mounted Police must (a) maintain records of when and where jammers are used by its employees and allow those records to be examined on request by Industry Canada; and (b) provide to Industry Canada, on request, any information that Industry Canada requires for the purpose of investigating any cases of radio interference that may be the result of jammer use by Royal Canadian Mounted Police employees.	7. La Gendarmerie royale du Canada : a) tient des registres indiquant en quelles occasions et à quels endroits des brouilleurs sont utilisés par ses employés et, sur demande, en permet l'examen par Industrie Canada; b) fournit à Industrie Canada, sur demande, toute information que cette dernière requiert dans le cadre d'enquêtes concernant le brouillage radio qui pourraient découler de l'utilisation d'un brouilleur par des employés de la Gendarmerie royale du Canada.	Communication de renseignements à Industrie Canada
	COMING INTO FORCE	ENTRÉE EN VIGUEUR	
Registration	8. This Order comes into force on the day on which it is registered.	8. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.	Enregistrement

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)***Proposal**

This is an Order in respect of jammers, which are prohibited in Canada under the *Radiocommunication Act* (the Act). This Order will exempt the classes of employees of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) noted below from these prohibitions.

Objective

In order to meet its lawful mandate and ensure the safety of its employees and the general public, the RCMP requires the ability to use jammers lawfully in its operations in certain situations.

NOTE EXPLICATIVE*(Cette note ne fait pas partie de l'Arrêté.)***Proposition**

Aux termes de la *Loi sur la radiocommunication* (ci-après la Loi), plusieurs interdictions visent les brouilleurs. Cet arrêté exempte des interdictions certains employés de la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

Objectif

Afin de répondre à son mandat et d'assurer la sécurité de ses employés et du grand public, la GRC requiert la capacité d'utiliser légalement des brouilleurs dans ses opérations dans certaines situations.

Background

Jammers are devices that transmit, emit or radiate electromagnetic energy and are designed to cause, or are capable of causing, interference or obstruction of radiocommunication, other than devices for which standards have been established under paragraph 5(1)(d) or 6(1)(a) of the Act or for which an authorization has been issued. Subsection 4(4) of the Act prohibits the installation, use, possession, manufacture, import, distribution, leasing, offering for sale or selling of jammers. Paragraph 9(1)(b) of the Act prohibits the interference with or obstruction of radiocommunication. Subsection 14(1) of the Act allows the minister to exempt persons, classes of persons and entities from these prohibitions for a limited number of purposes.

Implications

This Order will exempt the following classes of persons from certain prohibitions under the Act relating to jammers: (a) employees of the RCMP Technical Investigation Services Branch; and (b) RCMP employees who have a need to conduct jamming-related activities as part of their duties or training and are obligated to follow any directives in relation to jammers from the Technical Investigation Services Branch.

Under this Order, jammers may be installed, used, possessed, manufactured or imported only for the purposes identified in the Act under subsection 14(1), specifically national security, public safety, international relations, the investigation or prosecution of offences in Canada, including the preservation of evidence and the protection of property, or the prevention of serious harm to any person.

In order to ensure that unintended interference to the radiofrequency spectrum is minimized and that Industry Canada retains the ability to effectively manage the spectrum for the benefit of all Canadians, this Order is subject to a number of specific conditions relating to the jammers that will be used and persons operating them.

Consultation

Public consultations on the general use of radiocommunication jamming devices were held in March 2001. The results of those consultations demonstrated clear public support for restricting the use of jammers in Canada. At that time, Industry Canada indicated that it would support public safety needs with respect to the use of jammers.

Departmental contact

Philip Fleming
Director
Regulatory and Program Planning
Spectrum Management Operations Branch
Industry Canada
300 West Georgia Street
Vancouver, British Columbia
V6B 6E1
Telephone: 604-666-1415
Email: Philip.Fleming@ic.gc.ca

Contexte

Les brouilleurs sont des dispositifs qui transmettent, émettent ou rayonnent de l'énergie électromagnétique et sont conçus pour brouiller ou entraver la radiocommunication ou sont susceptibles de brouiller ou d'entraver celle-ci, et qui ne font pas partie des dispositifs pour lesquels une norme technique a été fixée en application des alinéas 5(1)d) ou 6(1)a) de la Loi, ou pour lesquels une autorisation a été délivrée. Le paragraphe 4(4) de la Loi interdit l'installation, l'utilisation, la possession, la fabrication, l'importation, la distribution, la location, l'offre de vente ou la vente des brouilleurs. L'alinéa 9(1)b) de la Loi interdit toute gêne ou entrave à la radiocommunication. Toutefois, le paragraphe 14(1) de la Loi permet au ministre d'exempter des personnes, des catégories de personnes et des entités de ces interdictions pour l'atteinte de certains objectifs.

Répercussions

Cet arrêté exemptera les catégories de personnes ci-après de certaines des interdictions relatives aux brouilleurs aux termes de la Loi : a) les employés de la sous-direction des services d'enquêtes techniques de la GRC; b) les autres employés de la GRC qui doivent exécuter des activités de brouillage dans le cadre de leurs fonctions ou formation et qui sont tenus de suivre les directives de la sous-direction des services d'enquêtes techniques qui sont applicables aux brouilleurs.

En vertu de l'Arrêté, les brouilleurs peuvent être installés, utilisés, possédés, fabriqués ou importés uniquement pour certaines des fins précisées au paragraphe 14(1) de la Loi, à savoir la sécurité nationale, la sécurité publique, les relations internationales, les enquêtes ou les poursuites relatives aux infractions au Canada, notamment la préservation des éléments de preuve et la protection des biens ou la prévention de dommage grave à l'endroit d'une personne.

Pour assurer la réduction de l'interférence non voulue avec le spectre des radiofréquences et faire en sorte qu'Industrie Canada conserve la capacité de gérer avec efficacité le spectre au profit de tous les Canadiens, cet arrêté impose plusieurs conditions particulières aux brouilleurs et aux employés de la GRC qui y sont visés afin qu'ils puissent bénéficier de l'exemption.

Consultation

Des consultations publiques sur l'emploi général des dispositifs de brouillage de radiocommunication ont été tenues en mars 2001. Ces consultations témoignaient d'un clair appui du public quant aux restrictions des brouilleurs au Canada. Industrie Canada avait alors indiqué qu'il souscrirait aux besoins en matière de sécurité publique concernant l'utilisation des brouilleurs.

Personne-ressource du ministère

Philip Fleming
Directeur
Planification de la réglementation et des programmes
Direction générale des opérations de la gestion du spectre
Industrie Canada
300, rue Georgia Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 6E1
Téléphone : 604-666-1415
Courriel : Philip.Fleming@ic.gc.ca

Registration
SOR/2015-37 February 11, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Order Amending the Canada Turkey Marketing Producers Levy Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Turkey Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canada Turkey Marketing Producers Levy Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 10 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Order Amending the Canada Turkey Marketing Producers Levy Order*.

Mississauga, February 9, 2015

ORDER AMENDING THE CANADA TURKEY MARKETING PRODUCERS LEVY ORDER

AMENDMENT

1. Subsection 2(5) of the *Canada Turkey Marketing Producers Levy Order*¹ is replaced by the following:

(5) Subsection (1) ceases to have effect on March 31, 2016.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

^a C.R.C., c. 647

^b S.C. 2011, c. 25, s. 35

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

¹ SOR/2002-142

Enregistrement
DORS/2015-37 Le 11 février 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)(f) et (g) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 10 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada*, ci-après.

Mississauga, le 9 février 2015

ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER PAR LES PRODUCTEURS POUR LA COMMERCIALISATION DES DINDONS DU CANADA

MODIFICATION

1. Le paragraphe 2(5) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada*¹ est remplacé par ce qui suit :

(5) Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 31 mars 2016.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a L.C. 2011, ch. 25, art. 35

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c C.R.C., ch. 647

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2002-142

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The amendment sets out March 31, 2016, as the date on which the levies cease to have effect.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)

La modification reporte au 31 mars 2016 la date de cessation d'application des redevances.

Registration
SOR/2015-38 February 11, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Turkey Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas that Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas that Agency is satisfied that the size of the market for turkeys has changed significantly;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*.

Mississauga, February 9, 2015

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN TURKEY MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

^a C.R.C., c. 647

^b S.C. 2011, c. 25, s. 35

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

¹ SOR/90-231

Enregistrement
DORS/2015-38 Le 11 février 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que l'Office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)c) à h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que l'Office a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi aux termes de l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e et a été soumis au Conseil national des produits agricoles conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*^c, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga, le 9 février 2015

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGEMENT DE LA COMMERCIALISATION DU DINDON (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

^a L.C. 2011, ch. 25, art. 35

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c C.R.C., ch. 647

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

¹ DORS/90-231

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE
(Section 1)

SCHEDULE
(Subsections 5(2) and (3))

**CONTROL PERIOD BEGINNING ON APRIL 27, 2014
AND ENDING ON APRIL 25, 2015**

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1.	Ontario	173,218,178
2.	Quebec	82,256,125
3.	Nova Scotia	10,361,383
4.	New Brunswick	8,180,812
5.	Manitoba	32,753,375
6.	British Columbia	46,437,709
7.	Saskatchewan	13,024,663
8.	Alberta	35,781,514
TOTAL		402,013,759

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE
(article 1)

ANNEXE
(paragraphe 5(2) et (3))

**PÉRIODE RÉGLEMENTÉE COMMENÇANT LE 27 AVRIL
2014 ET SE TERMINANT LE 25 AVRIL 2015**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1.	Ontario	173 218 178
2.	Québec	82 256 125
3.	Nouvelle-Écosse	10 361 383
4.	Nouveau-Brunswick	8 180 812
5.	Manitoba	32 753 375
6.	Colombie-Britannique	46 437 709
7.	Saskatchewan	13 024 663
8.	Alberta	35 781 514
TOTAL		402 013 759

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on April 27, 2014, and ending on April 25, 2015.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 27 avril 2014 et se terminant le 25 avril 2015.

Registration
SI/2015-11 February 25, 2015

Enregistrement
TR/2015-11 Le 25 février 2015

ECONOMIC ACTION PLAN 2014 ACT, NO. 2

LOI N° 2 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2014

Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 20 of Part 4 of the Act Comes into Force

Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 20 de la partie 4 de la loi

P.C. 2015-188 February 5, 2015

C.P. 2015-188 Le 5 février 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 260 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2*, chapter 39 of the Statutes of Canada, 2014, fixes the day on which this Order is made as the day on which Division 20 of Part 4 of that Act comes into force.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 260 de la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 39 des Lois du Canada (2014), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 20 de la partie 4 de cette loi.

Registration
SI/2015-12 February 25, 2015

Enregistrement
TR/2015-12 Le 25 février 2015

CANADIAN SECURITY INTELLIGENCE SERVICE ACT

LOI SUR LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT
DE SÉCURITÉ

**Order Amending the Canadian Security
Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public
Service of Canada Order**

**Décret modifiant le Décret sur la désignation des
administrateurs généraux de l'administration
publique fédérale (Loi sur le Service canadien du
renseignement de sécurité)**

P.C. 2015-189 February 5, 2015

C.P. 2015-189 Le 5 février 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 29(e)^a of the *Canadian Security Intelligence Service Act*^b, makes the annexed *Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 29e)^a de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE CANADIAN SECURITY
INTELLIGENCE SERVICE ACT DEPUTY HEADS
OF THE PUBLIC SERVICE OF CANADA ORDER**

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES ADMINISTRATEURS
GÉNÉRAUX DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE
FÉDÉRALE (LOI SUR LE SERVICE CANADIEN
DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ)**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. The portion of item 92.1 of the schedule to the *Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*¹ in column II is replaced by the following:

1. Le passage de l'article 5.2 de l'annexe du *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*¹ figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Column II	
Item	Position
92.1	President <i>Président</i>

Colonne II	
Article	Poste
5.2	Président <i>President</i>

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on the day on which section 254 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2*, chapter 39 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if it is made after that day, it comes into force on the day on which it is made.

2. Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 254 de la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 39 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de sa prise.

^a S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.12)

^b R.S., c. C-23

¹ SI/93-81

^a L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.12)

^b L.R., ch. C-23

¹ TR/93-81

Registration
SI/2015-13 February 25, 2015

Enregistrement
TR/2015-13 Le 25 février 2015

NATIONAL CAPITAL ACT

LOI SUR LA CAPITALE NATIONALE

Order Designating the Minister of Employment and Social Development for the purposes of the National Capital Act

Décret chargeant le ministre de l'Emploi et du Développement social de l'application de la Loi sur la capitale nationale

P.C. 2015-194 February 9, 2015

C.P. 2015-194 Le 9 février 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition "Minister" in section 2 of the *National Capital Act*^a,

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de « ministre » à l'article 2 de la *Loi sur la capitale nationale*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

(a) repeals Order in Council P.C. 2011-0583 of May 18, 2011^b, and

a) abroge le décret C.P. 2011-0583 du 18 mai 2011^b;

(b) designates the Minister of Employment and Social Development, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the *National Capital Act*^a, effective February 9, 2015.

b) charge le ministre de l'Emploi et du Développement social, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de l'application de la *Loi sur la capitale nationale*^a.

Ces mesures prennent effet le 9 février 2015.

^a R.S., c. N-4
^b SI/2011-48

^a L.R., ch. N-4
^b TR/2011-48

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2015-26	2015-91	Transport	Railway Safety Management System Regulations, 2015	581
SOR/2015-27	2015-92	Finance	Regulations Amending the Special Import Measures Regulations.....	634
SOR/2015-28	2015-93	Finance	Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt and Skowkale)	639
SOR/2015-29	2015-94	Finance	Regulations Amending the Annual Statement (Banks and Bank Holding Companies) Regulations	642
SOR/2015-30	2015-95	Finance	Regulations Amending the Annual Statement (Cooperative Credit Associations) Regulations.....	644
SOR/2015-31	2015-96	Finance	Regulations Amending the Annual Statement (Insurance Companies and Insurance Holding Companies) Regulations.....	645
SOR/2015-32	2015-97	Finance	Regulations Amending the Annual Statement (Trust and Loan Companies) Regulations	646
SOR/2015-33	2015-98	Finance	Regulations Amending the Special Import Measures Regulations.....	647
SOR/2015-34	2015-99	Finance	Order Authorizing the Issue of Two Twenty-five Cent Circulation Coins Specifying the Characteristics and Determining the Design	649
SOR/2015-35	2015-100	Transport	Regulations Repealing the Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations	652
SOR/2015-36		Industry	Radiocommunication Act (Subsection 4(4) and Paragraph 9(1)(b)) Exemption Order, No. 2015-1.....	655
SOR/2015-37		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canada Turkey Marketing Producers Levy Order	658
SOR/2015-38		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990	660
SI/2015-11	2015-188	Prime Minister	Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 20 of Part 4 of the Economic Action Plan 2014 Act, No. 2 Comes into Force	662
SI/2015-12	2015-189	Prime Minister	Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order	663
SI/2015-13	2015-194	Prime Minister	Order Designating the Minister of Employment and Social Development for the purposes of the National Capital Act.....	664

INDEX	SOR: SI:	Statutory Instruments (Regulations) Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents	Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments	
Annual Statement (Banks and Bank Holding Companies) Regulations — Regulations Amending Bank Act	SOR/2015-29	06/02/15	642		
Annual Statement (Cooperative Credit Associations) Regulations — Regulations Amending Cooperative Credit Associations Act	SOR/2015-30	06/02/15	644		
Annual Statement (Insurance Companies and Insurance Holding Companies) Regulations — Regulations Amending Insurance Companies Act	SOR/2015-31	06/02/15	645		
Annual Statement (Trust and Loan Companies) Regulations — Regulations Amending Trust and Loan Companies Act	SOR/2015-32	06/02/15	646		
Canada Turkey Marketing Producers Levy Order — Order Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2015-37	11/02/15	658		
Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order — Order Amending Canadian Security Intelligence Service Act	SI/2015-12	25/02/15	663		
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2015-38	11/02/15	660		
Issue of Two Twenty-five Cent Circulation Coins Specifying the Characteristics and Determining the Design — Order Authorizing Royal Canadian Mint Act	SOR/2015-34	06/02/15	649	n	
Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations — Regulations Repealing Pilotage Act	SOR/2015-35	06/02/15	652		
Minister of Employment and Social Development for the purposes of the National Capital Act — Order Designating National Capital Act	SI/2015-13	25/02/15	664	n	
Order Fixing the Day on which this Order is Made as the Day on which Division 20 of Part 4 of the Act Comes into Force Economic Action Plan 2014 Act, No. 2	SI/2015-11	25/02/15	662	n	
Radiocommunication Act (Subsection 4(4) and Paragraph 9(1)(b)) — Exemption Order, No. 2015-1..... Radiocommunication Act	SOR/2015-36	06/02/15	655	n	
Railway Safety Management System Regulations, 2015 Railway Safety Act	SOR/2015-26	06/02/15	581	n	
Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt and Skowkale) — Order Amending First Nations Goods and Services Tax Act	SOR/2015-28	06/02/15	639		
Special Import Measures Regulations — Regulations Amending Special Import Measures Act	SOR/2015-27	06/02/15	634		
Special Import Measures Regulations — Regulations Amending Special Import Measures Act	SOR/2015-33	06/02/15	647		

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2015-26	2015-91	Transports	Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.....	581
DORS/2015-27	2015-92	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation.....	634
DORS/2015-28	2015-93	Finances	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt et Skowkale).....	639
DORS/2015-29	2015-94	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (banques et sociétés de portefeuille bancaires).....	642
DORS/2015-30	2015-95	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (associations coopératives de crédit).....	644
DORS/2015-31	2015-96	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (sociétés d'assurances et sociétés de portefeuille d'assurances).....	645
DORS/2015-32	2015-97	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le rapport annuel (sociétés de fiducie et de prêt).....	646
DORS/2015-33	2015-98	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation.....	647
DORS/2015-34	2015-99	Finances	Décret autorisant l'émission de deux pièces de monnaie de circulation de vingt-cinq cents précisant les caractéristiques et fixant le dessin.....	649
DORS/2015-35	2015-100	Transports	Règlement abrogeant le Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides.....	652
DORS/2015-36		Industrie	Arrêté d'exemption de l'application de la Loi sur la radiocommunication (paragraphe 4(4) et alinéa 9(1)b), no 2015-1.....	655
DORS/2015-37		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada.....	658
DORS/2015-38		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990).....	660
TR/2015-11	2015-188	Premier ministre	Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 20 de la partie 4 de la Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014.....	662
TR/2015-12	2015-189	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité).....	663
TR/2015-13	2015-194	Premier ministre	Décret chargeant le ministre de l'Emploi et du Développement social de l'application de la Loi sur la capitale nationale.....	664

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — révisé
 a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2015-1 (Aitchelitz, Kwaw-kwaw-Apilt et Skowkale) — Décret modifiant.....	DORS/2015-28	06/02/15	639	
Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)				
Application de la Loi sur la radiocommunication (paragraphe 4(4) et alinéa 9(1)b)), no 2015-1 — Arrêté d'exemption.....	DORS/2015-36	06/02/15	655	n
Radiocommunication (Loi)				
Circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides — Règlement abrogeant le Règlement.....	DORS/2015-35	06/02/15	652	
Pilotage (Loi)				
Contingement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien.....	DORS/2015-38	11/02/15	660	
Offices des produits agricoles (Loi)				
Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 20 de la partie 4 de la loi.....	TR/2015-11	25/02/15	662	n
Plan d'action économique de 2014 (Loi n° 2)				
Désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité) — Décret modifiant le Décret.....	TR/2015-12	25/02/15	663	
Service canadien du renseignement de sécurité (Loi)				
Émission de deux pièces de monnaie de circulation de vingt-cinq cents précisant les caractéristiques et fixant le dessin — Décret autorisant.....	DORS/2015-34	06/02/15	649	n
Monnaie royale canadienne (Loi)				
Mesures spéciales d'importation — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-27	06/02/15	634	
Mesures spéciales d'importation (Loi)				
Mesures spéciales d'importation — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-33	06/02/15	647	
Mesures spéciales d'importation (Loi)				
Ministre de l'Emploi et du Développement social de l'application de la Loi sur la capitale nationale — Décret chargeant.....	TR/2015-13	25/02/15	664	n
Capitale nationale (Loi)				
Rapport annuel (associations coopératives de crédit) — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-30	06/02/15	644	
Associations coopératives de crédit (Loi)				
Rapport annuel (banques et sociétés de portefeuille bancaires) — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-29	06/02/15	642	
Banques (Loi)				
Rapport annuel (sociétés d'assurances et sociétés de portefeuille d'assurances) — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-31	06/02/15	645	
Sociétés d'assurances (Loi)				
Rapport annuel (sociétés de fiducie et de prêt) — Règlement modifiant le Règlement.....	DORS/2015-32	06/02/15	646	
Sociétés de fiducie et de prêt (Loi)				
Redevances à payer par les producteurs pour la commercialisation des dindons du Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance.....	DORS/2015-37	11/02/15	658	
Offices des produits agricoles (Loi)				
Système de gestion de la sécurité ferroviaire — Règlement de 2015.....	DORS/2015-26	06/02/15	581	n
Sécurité ferroviaire (Loi)				