

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 24, 2021

Statutory Instruments 2021

SOR/2021-228 and 229 and SI/2021-98

Pages 3915 to 3941

OTTAWA, LE MERCREDI 24 NOVEMBRE 2021

Textes réglementaires 2021

DORS/2021-228 et 229 et TR/2021-98

Pages 3915 à 3941

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 2021, 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 website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

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 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@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 6 janvier 2021, 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](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l’adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration
SOR/2021-228 November 12, 2021

RAILWAY SAFETY ACT

P.C. 2021-954 November 12, 2021

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 40.1^a of the *Railway Safety Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*.

Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations

Amendments

1 (1) Subsection 3(1) of the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*¹ is amended by adding the following after paragraph (b):

(b.1) an order made under section 32.01 of the Act;

(2) Subsection 3(3) of the Regulations is replaced by the following:

Maximum amounts

(3) The maximum amount payable for a violation referred to in paragraph (1)(b.1), (c) or (d) is \$50,000 in the case of an individual and \$250,000 in the case of a corporation.

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

On October 6, Prime Minister Justin Trudeau and Deputy Prime Minister Chrystia Freeland announced that, as of

^a S.C. 2012, c. 7, s. 31

^b R.S., c. 32 (4th Suppl.)

¹ SOR/2014-233

Enregistrement
DORS/2021-228 Le 12 novembre 2021

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

C.P. 2021-954 Le 12 novembre 2021

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 40.1^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

Modifications

1 (1) Le paragraphe 3(1) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

b.1) les arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi;

(2) Le paragraphe 3(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Montants maximaux

(3) Le montant maximal de la sanction qui est à payer à l'égard d'une contravention visée aux alinéas (1)b.1), c) ou d) est de 50 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 250 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

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

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le 6 octobre, le premier ministre Justin Trudeau et la vice-première ministre Chrystia Freeland ont annoncé qu'à

^a L.C. 2012, ch. 7, art. 31

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

¹ DORS/2014-233

October 30, the Government of Canada will require employers in the federally regulated air, rail, and marine transportation sectors to establish vaccination policies for their employees.

This vaccination mandate is needed to ensure ongoing safety in the federal transportation sector. In order to ensure that these measures are effective, it is essential to have a complete and agile enforcement scheme that will allow Transport Canada (TC) to take action quickly and effectively in cases of non-compliance. Having the ability to issue administrative monetary penalties (AMPs) is key to send a strong message that there will be consequences for those who fail to comply with vaccination requirements in federally regulated transportation sectors.

Under the existing legislative framework, it would not be possible to use AMPs to enforce the vaccination mandate in the rail sector because orders made on October 29, 2021, which require railway companies to ensure, at a minimum, that all operating employees have received their first dosage of an approved COVID-19 vaccine by November 15, 2021, and that all travellers be fully vaccinated or provide proof of a negative COVID-19 test at the time of boarding starting on October 30, 2021, were made under the authority of section 32.01 of the *Railway Safety Act* (the Act), and section 32.01 is not a provision designated as enforceable through AMPs. Without regulatory amendments, the only options for enforcing the vaccination mandate in the rail sector would be to issue warnings or to recommend prosecution. Having only these two options would not provide TC's enforcement officers the flexibility to tailor their enforcement response to the relative seriousness of a potential violation of the vaccine requirements and, as a result, the vaccine requirements could end up being over enforced, under enforced, or not enforced at all. Furthermore, the enforcement of the vaccination requirements in the rail sector would be inconsistent with enforcement in the air and marine sectors, where AMPs are available as an enforcement option.

Amendments to the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations* (AMPs Regulations) are required to designate section 32.01 so that TC may use AMPs to enforce the Government of Canada's vaccination mandate in the rail sector. AMPs allow TC to take a measured and efficient approach, which tailors the enforcement response to the seriousness of the violation. AMPs also ensure that TC has enforcement tools in the rail sector that are consistent with the tools available in the air and marine sectors to enforce the vaccination mandate.

compter du 30 octobre, le gouvernement du Canada exigera des employeurs des secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale qu'ils établissent des politiques en matière de vaccination pour leurs employés.

Ce mandat de vaccination est nécessaire pour assurer la sécurité au sein du système des transports sous juridiction fédérale. Afin de faire en sorte que ces mesures sont efficaces, il est essentiel d'avoir un système d'application de la loi complet et souple qui permettra à Transports Canada (TC) de prendre des mesures rapides et efficaces en cas de non-conformité. Avoir la possibilité d'émettre des sanctions administratives pécuniaires (SAP) est primordial afin d'envoyer un message fort qu'il y aura des conséquences pour ceux qui ne se conforment pas aux exigences de vaccination des secteurs de transport de juridiction fédérale.

Dans le cadre législatif actuel, il ne serait pas possible d'utiliser les SAP pour faire respecter le mandat de vaccination dans le secteur ferroviaire, puisque les arrêtés pris le 29 octobre 2021, qui exigent que les compagnies de chemin de fer s'assurent au minimum, que les employés de l'exploitation aient reçu leur première dose d'un vaccin contre la COVID-19 au plus tard le 15 novembre 2021, et que les voyageurs soient entièrement vaccinés, ou encore fournissent une preuve d'un résultat négatif d'un test pour la COVID-19 au moment de l'embarquement, et ce à partir du 30 octobre 2021, ont été pris en vertu de l'article 32.01 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (la Loi), et cet article n'est pas une disposition désignée comme exécutoire par le biais de SAP. En l'absence de modifications réglementaires, les seules options pour faire respecter le mandat de vaccination dans le secteur ferroviaire seraient d'émettre des avis, ou encore la poursuite. Ces deux options seules ne permettraient pas aux agents d'application de la loi de TC la flexibilité d'adapter leur réponse à la gravité relative d'une violation potentielle au mandat de vaccination et, par conséquent, les exigences relatives à la vaccination dans le secteur ferroviaire pourraient être appliquées de manière excessive ou inadéquate. De plus, l'application du mandat de vaccination dans le secteur ferroviaire serait inconsistante avec les secteurs du transport aérien et maritime, où les SAP sont disponibles comme outils d'application de la loi.

Des modifications au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* (le Règlement) sont nécessaires afin de désigner l'article 32.01 pour permettre à TC d'utiliser des SAP afin de mettre en application le mandat de vaccination du gouvernement du Canada dans le secteur ferroviaire. Les SAP permettent à TC d'adopter une approche mesurée et efficace, qui adapte la réponse d'application de la loi à la gravité de la violation. Les SAP veillent également à ce que TC dispose d'outils d'application de la loi dans le secteur ferroviaire qui sont conformes aux outils disponibles dans les secteurs aérien et maritime pour faire respecter le mandat de vaccination.

Background

Administrative monetary penalties

The Act provides for the making of regulations designating provisions of the Act, and any regulations or other instruments made under the Act, the contravention of which could lead to the issuance of an AMP, and setting the maximum amount payable for any penalty.

The AMPs Regulations, which came into force on April 1, 2015, designate provisions and set out maximum payable penalties for the enforcement of specific safety requirements in rail transportation. The AMPs Regulations are designed to encourage regulatory compliance and deter safety contraventions by having a monetary cost for contraventions of the *Railway Safety Act*, and regulations and rules made under the Act.

AMPs are a tool for enforcing federal offences of a regulatory nature by means of a monetary penalty, which the offender can choose to pay or appeal to a tribunal, making it less expensive to follow rules rather than break them by providing incentive for good behaviour. Imposed through an administrative (not penal) process through which violators are issued a notice of violation which outlines the violation and the monetary penalty that the violator must pay, AMPs are considered a more efficient and less costly means of enforcing requirements than prosecution. AMPs are designed to bring regulated entities into compliance without the legal ramifications of a criminal record or imprisonment. AMPs are a flexible enforcement tool, designed to be proportionate to the nature of the violation in question. AMPs regimes often use graduated penalty structures, which provide for increasing penalty amounts for repeat violations by the same entity.

AMPs allow TC to take a graduated approach to enforcement that aims to match the enforcement response to the severity of the non-compliant behaviour, and considers the gravity of the contravention, the harm or potential harm occasioned by the action, and the characteristics of the contravener. A graduated approach provides TC with the flexibility to apply the least intrusive enforcement measures necessary to address and correct non-compliant behaviour, and to escalate those measures, when needed, to address with more serious and/or repeated violations.

Under the AMPs Regulations, there are three distinct maximum payable amounts reflecting the level of significance of each designated provision measured by the seriousness of the consequences or potential consequences of the contravention. The three maximum payable amounts

Contexte

Sanctions administratives pécuniaires

La Loi permet de désigner des dispositions de la Loi ainsi que des règlements et autres instruments créés en vertu de la Loi, dont la contravention serait passible d'une SAP, et pour l'établissement du montant maximal de toute sanction.

Le Règlement, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2015, désigne des dispositions et établissent des montants maximums pour l'application de certaines exigences de sécurité dans le secteur du transport ferroviaire. Le Règlement vise à encourager la conformité à la réglementation et à prévenir les contraventions à la sécurité en attribuant un coût aux contraventions à la Loi, et aux règlements et aux règles pris sous son régime.

Les SAP sont un outil permettant d'appliquer les infractions fédérales de nature réglementaire au moyen d'une sanction pécuniaire, que le contrevenant peut choisir de payer ou d'interjeter appel devant un tribunal, ce qui rend moins coûteux le respect des règles plutôt que de les enfreindre en récompensant un bon comportement. Imposées par le biais d'un processus administratif (et non pénal) par lequel les contrevenants reçoivent un procès-verbal de violation qui décrit la violation et la sanction pécuniaire que le contrevenant doit payer, les SAP sont considérées comme un moyen plus efficace et moins coûteux d'assurer la conformité que le processus pénal. Les SAP sont élaborées afin d'amener les parties réglementées vers la conformité sans les ramifications légales d'un casier judiciaire ou d'une peine d'emprisonnement. Les SAP sont un outil d'application de la loi flexible, conçues de manière proportionnée à la nature de l'infraction en cause. Les régimes de SAP sont souvent utilisés dans le cadre d'une structure d'application de la loi graduée, qui permet l'augmentation du montant d'une sanction pour des infractions répétées par la même entité.

Les SAP permettent à TC d'adopter une approche graduée de l'application de la loi qui vise à faire correspondre la réponse en matière d'application de la loi à la gravité du comportement non conforme, et tient compte de la gravité de la contravention, du préjudice ou du préjudice potentiel causé par l'action et des caractéristiques du contrevenant. Une approche graduée donne à TC la souplesse nécessaire pour appliquer les mesures d'application de la loi les moins intrusives nécessaires pour traiter et corriger les comportements non conformes, et pour intensifier ces mesures, au besoin, afin de traiter les violations plus graves ou répétées.

Le Règlement établit trois montants maximums distincts qui soulignent le degré d'importance de chacune des dispositions désignées mesuré selon la gravité des conséquences ou les conséquences potentielles de la contravention. Les trois montants maximums correspondent aux

reflect low-risk violations of administrative-type provisions, medium-risk safety violations, and major safety violations that pose the highest risk to safety.

Table 1: Maximum amounts depending on type of violation

	Maximum payable amount (\$)	Maximum payable amount (\$)
Level of risk	Individual	Corporation
Category A (if violation is low-level risk)	5,000	25,000
Category B (if violation is medium-level risk)	25,000	125,000
Category C (if violation is high-level risk)	50,000	250,000

Under the Act, any person served with a notice of violation may request from the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) a review of an alleged violation or the amount of the penalty. The Minister or the person served with a notice of violation may appeal the results of the determination to the TATC for final determination. As a quasi-judicial body, the TATC review process is less formal than court proceedings.

Section 32.01 of the Railway Safety Act

Section 32.01 of the Act allows the Minister to order a company, road authority or municipality to stop an activity, to follow procedures, or to take corrective measures (including constructing, altering, operating or maintaining a railway work) in the interests of safe railway operations.

Section 32.01 was added to the Act after the coming into force of the AMPs Regulations; however, the AMPs Regulations were never amended to include orders made under section 32.01 as a designated provision. As a result, an AMP could not be imposed on a railway for a violation of an order under section 32.01. The strongest enforcement option available to the Minister of Transport in cases of non-compliance to an order made under section 32.01 was prosecution.

Pandemic response

COVID-19 is a serious respiratory disease caused by the SARS-CoV-2 coronavirus, first identified in 2019. The

contraventions des dispositions de nature administrative posant un risque faible, aux contraventions des dispositions posant un risque modéré et aux contraventions majeures des dispositions posant un risque élevé pour la sécurité.

Tableau 1 : Montants maximums selon type de contravention

	Montant maximal de la sanction (\$)	Montant maximal de la sanction (\$)
Niveau de risque	Personne physique	Personne morale
Catégorie A (si la contravention pose un risque faible)	5 000	25 000
Catégorie B (si la contravention pose un risque modéré)	25 000	125 000
Catégorie C (si la contravention pose un risque élevé)	50 000	250 000

En vertu de la Loi, tout destinataire d'un procès-verbal peut déposer auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la sanction. Le ministre ou le destinataire du procès-verbal peut faire appel au TATC des résultats de la révision initiale en vue d'obtenir une décision définitive. Comme le TATC est un organisme quasi judiciaire, son processus de révision est moins formel qu'une procédure judiciaire.

Article 32.01 de la Loi sur la sécurité ferroviaire

L'article 32.01 de la Loi permet au ministre de transmettre un arrêté à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité lui ordonnant de mettre fin à toute activité qui pourrait compromettre la sécurité ferroviaire ou de suivre toute procédure ou d'apporter les mesures correctives nécessaires précisées dans l'arrêté.

L'article 32.01 a été ajouté à la Loi après l'entrée en vigueur du Règlement. Par contre, le Règlement n'a jamais été modifié afin d'inclure les arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 comme une disposition désignée. Par conséquent, une SAP ne pouvait être émise à une compagnie de chemin de fer pour une infraction d'un arrêté pris en vertu de l'article 32.01. Les poursuites criminelles étaient à l'heure actuelle la meilleure mesure d'application de la loi que le ministre des Transports pouvait utiliser dans les cas de non-conformité.

Réponse à la pandémie

La COVID-19 est une maladie respiratoire sérieuse identifiée en 2019 causée par le coronavirus SARS-CoV-2.

World Health Organization declared COVID-19 a pandemic in March 2020. COVID-19 is predominantly spread through human-to-human transmission. Evidence indicates that vaccines are very effective at preventing severe illness, hospitalization and death from COVID-19, including against Alpha and Delta variants of concern and that the impact of vaccination on the frequency of outbreaks and the reduction of death rates and hospitalizations has been striking compared to the impact of other tools used prior to vaccination, including physical distancing.

On October 6, 2021, the Government of Canada announced that, as of October 30, it will require employers in the federally regulated air, rail, and marine transportation sectors to establish vaccination policies for their employees. In addition, travellers departing from Canadian airports, and travellers on VIA Rail and Rocky Mountaineer trains, are required to be fully vaccinated in order to travel. It was also indicated that non-compliance with vaccine requirements could lead to the issuance of AMPs. To be considered fully vaccinated, a person would have to have completed a COVID-19 vaccine dosage regimen that uses a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada,¹ or a COVID-19 vaccine dosage regimen that the Minister of Health determines as being suitable.

The Government of Canada's priority to keep the transportation sector safe and secure by requiring mandatory vaccination for the federally regulated rail sector is being implemented through ministerial orders requiring railway companies to take specific measures to ensure operating employees and all passengers are fully vaccinated, unless they are unable to do so for specific reasons. Transport Canada will oversee the compliance of railway companies with the vaccination mandate described in the ministerial orders through inspections and enforcement — including AMPs, which are essential to support this commitment.

Current ministerial orders

Since the addition of section 32.01 in the Act, 29 ministerial orders² have been issued, either to a specific company or to a group of companies in the interests of safe railway operations. Many of these orders were issued with respect to safety measures to mitigate the transmission of COVID-19. For example, this was the tool used to require railway companies transporting passengers to perform

L'Organisation mondiale de la Santé a déclaré la COVID-19 comme étant une pandémie en mars 2020. La COVID-19 se propage principalement par transmission entre humains. Les données indiquent que les vaccins sont très efficaces pour prévenir les maladies graves, les hospitalisations et les décès dus à la COVID-19, y compris contre les variants préoccupants Alpha et Delta et que l'impact de la vaccination sur la fréquence des épidémies et la réduction des taux de mortalité et d'hospitalisation a été frappant par rapport à l'impact d'autres outils utilisés avant la vaccination, y compris la distanciation physique.

Le 6 octobre 2021, le gouvernement du Canada a annoncé qu'à partir du 30 octobre, il exigera des employeurs des secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale qu'ils établissent des politiques en matière de vaccination pour leurs employés. De plus, les voyageurs en partance d'aéroports canadiens et les passagers à bord des trains de VIA Rail et de Rocky Mountaineer devront être entièrement vaccinés afin de voyager. Il a également été indiqué que le recours à des SAP pourrait être envisagé en cas de non-conformité avec les exigences du mandat de vaccination. Pour être considérée comme entièrement vaccinée, une personne devrait avoir complété un schéma posologique de vaccin contre la COVID-19 qui utilise un vaccin contre la COVID-19 dont la vente est autorisée au Canada¹, ou que le ministre de la Santé conclut que le protocole vaccinal est approprié.

La priorité du gouvernement du Canada est de préserver la sûreté et la sécurité du secteur des transports en exigeant la vaccination pour les employés du transport ferroviaire sous juridiction fédérale par le biais d'arrêtés ministériels. Ces arrêtés exigent des compagnies de chemin de fer qu'elles prennent des mesures spécifiques afin de s'assurer que les employés de l'exploitation et les passagers soient entièrement vaccinés, sauf s'ils en sont dans l'impossibilité pour des raisons très spécifiques. Transports Canada surveillera la conformité des compagnies de chemin de fer au mandat de vaccination décrit dans les arrêtés ministériels au moyen d'inspections et d'activités d'application de la loi, y compris les SAP, qui sont essentielles pour appuyer cet engagement.

Arrêtés ministériels en vigueur

Depuis l'ajout de l'article 32.01 dans la Loi, 29 arrêtés ministériels² ont été émis, soit à une personne physique ou à une personne morale, ceci dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire. Plusieurs de ses arrêtés ont été émis en ce qui concerne les mesures de sécurité visant à atténuer la transmission de la COVID-19. Par exemple, c'était l'outil utilisé afin d'exiger que les compagnies de chemin de fer

¹ [The current list of vaccines that are authorized for sale in Canada.](#)

² [The list of current ministerial orders made pursuant to section 32.01 of the Act.](#)

¹ [La liste des vaccins qui sont actuellement autorisés pour la vente au Canada.](#)

² [La liste des arrêtés ministériels émis en vertu de l'article 32.01 de la Loi.](#)

health checks. In addition to the two ministerial orders issued to support the vaccination mandate, six others are still in effect:

- Four orders direct railway companies to take certain actions in the interest of safe railway operations in response to specific rail occurrences, such as derailments of trains containing dangerous goods;
- One order requires railway companies to adopt additional fire mitigation measures and develop extreme weather fire risk plans to mitigate the impacts of rail operations during extreme weather; and
- One order requires federally regulated passenger rail companies to conduct a health check of every person prior to their boarding the railway equipment.

While these amendments to the AMPs Regulations have been developed to provide for the enforcement of vaccination requirements through AMPs in the rail sector in the immediate term, it should be noted that the amendments also permit the use of AMPs for violations of any order made pursuant to section 32.01 of the Act. As such, the regulatory amendments permit the use of AMPs to enforce the above six orders, and any future orders made pursuant to section 32.01.

Objective

The objective of these amendments is to provide the Minister of Transport with a broader range of enforcement options to enforce compliance with orders made pursuant to section 32.01 of the Act. In particular, the objective of these amendments is to ensure that the enforcement of the Government's vaccination mandate in the rail sector, through the establishment of an AMPs regime, is flexible, predictable, efficient, and consistent with the enforcement of similar requirements in the air and marine transportation sectors.

Description

These amendments will modify subsection 3(1) of the AMPs Regulations to include an order made under section 32.01 of the Act as a designated provision, with maximum payable amounts of \$50,000 for an individual and \$250,000 for a corporation. For example, should a railway company fail to comply with a requirement of a ministerial order (such as failing to conduct a health check of every person prior to boarding), then it could be subject to an AMP of up to \$250,000.

transportant des passagers fassent des vérifications de santé. En plus des deux arrêtés émis pour supporter le mandat de vaccination, six autres sont toujours en vigueur :

- Quatre arrêtés ordonnent aux compagnies de chemin de fer de prendre certaines mesures dans l'intérêt de la sécurité des opérations ferroviaires en réponse à des événements ferroviaires spécifiques, tels que les déraillements de trains contenant des marchandises dangereuses;
- Un arrêté exige des compagnies de chemin de fer qu'elles adoptent des mesures supplémentaires d'atténuation des incendies et élaborent des plans de risque d'incendie par temps extrême afin d'atténuer les répercussions de l'exploitation ferroviaire en cas de conditions météorologiques extrêmes;
- Un arrêté exige des compagnies de chemin de fer transportant des passagers qu'elles effectuent des vérifications de santé de chaque personne avant qu'elle n'embarque.

Bien que ces modifications au Règlement aient été élaborées à court terme dans le secteur ferroviaire pour assurer l'application des exigences en matière de vaccination par l'entremise des SAP, il devrait être noté que ces modifications permettront l'usage de SAP pour une infraction à tout arrêté pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi. À ce titre, les modifications réglementaires permettent l'utilisation de SAP pour faire appliquer les six arrêtés susmentionnés, ainsi que tout arrêté futur pris en vertu de l'article 32.01.

Objectif

L'objectif de ces modifications est de fournir au ministre des Transports un plus large éventail d'options d'application de la loi pour faire respecter les arrêtés émis en vertu de l'article 32.01 de la Loi. En particulier, l'objectif de ces modifications est de veiller à ce que l'application du mandat de vaccination du gouvernement dans le secteur ferroviaire, par l'établissement d'un régime de SAP, soit souple, prévisible, efficace et conforme à l'application d'exigences similaires dans les secteurs du transport aérien et maritime.

Description

Ces modifications modifieront le paragraphe 3(1) du Règlement afin d'y inclure un arrêté émis en vertu de l'article 32.01 de la Loi en tant que disposition désignée, avec des montants maximaux payables de 50 000 \$ pour une personne physique et de 250 000 \$ pour une personne morale. Par exemple, si une compagnie de chemin de fer ne se conforme pas à une exigence d'un arrêté ministériel (tel qu'omettre de procéder à un bilan de santé de chaque personne avant l'embarquement), elle pourrait être assujettie à une SAP pouvant atteindre 250 000 \$.

The two ministerial orders issued to support the vaccination mandate require, among other things that (i) federally regulated railway companies ensure, at a minimum, they have established vaccination policies by October 30, 2021, and that all operating employees have received their first dosage of an approved COVID-19 vaccine by November 15, 2021; and (ii) interprovincial passenger railway companies ensure that, as of October 30, 2021, all travellers are fully vaccinated, or provide proof of a negative COVID-19 test, at the time of boarding. The option to provide a negative COVID-19 test is temporary and meant to provide a transition period for travellers. A new ministerial order will be issued by the end of November requiring that, after November 30, 2021, all travellers have to be fully vaccinated (unless specifically exempted). All orders include accommodation measures by way of testing for individuals that cannot be vaccinated for very specific reasons, such as medical or religious reasons. The orders also include specific data collection, filing and reporting requirements that railway companies must follow, as well as privacy requirements that must be met to protect all personal information handled in relation to the vaccination requirements.

The contravention of orders made pursuant to section 32.01 is considered to be a major violation, subject to the highest payable amounts permitted under paragraph 40.1(b) of the Act, which is \$50,000 for individuals and \$250,000 for corporations. These amounts are consistent with other similar safety-related authorities found in the Act, such as emergency directives issued by the Minister under section 33 of the Act and orders issued by a railway safety inspector under section 31 of the Act.

Given that the authority to issue AMPs is different in each mode of transportation (i.e. rail, marine, air), and given the fact that each mode is using a different tool to support the vaccination mandate, the maximum amounts for violations of the orders differ. In the air sector, individuals (either travellers or employees) could be fined up to \$5,000 per violation under the *Aeronautics Act*, and operators could be fined up to \$25,000 per violation. In the marine sector, employees and travellers could be fined up to \$250,000 per violation, per day, and operators could be fined up to \$250,000 per violation per day for non-compliance to an interim order made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001*.

Deux arrêtés ministériels ont été émis pour appuyer le mandat de vaccination afin : (i) d'exiger des compagnies de chemin de fer de s'assurer, au minimum, qu'ils établissent une politique de vaccination d'ici le 30 octobre 2021, et que tous les employés de l'exploitation aient reçu leur première dose d'un vaccin contre la COVID-19 au plus tard le 15 novembre 2021; (ii) d'exiger des compagnies de chemin de fer interprovinciales de voyageurs qu'elles veillent à ce que tous les passagers soient entièrement vaccinés, ou encore fournissent une preuve d'un résultat négatif d'un test pour la COVID-19 au moment de l'embarquement, et ce à partir du 30 octobre 2021. L'option de fournir un test de COVID-19 négatif est temporaire et vise à fournir une période de transition pour les voyageurs. Un nouvel arrêté ministériel sera émis d'ici la fin de novembre exigeant que les voyageurs soient complètement vaccinés (à moins d'être spécifiquement exemptés). Néanmoins, les arrêtés comprennent des mesures d'adaptation par le biais de tests pour les personnes qui ne peuvent pas être vaccinées pour des raisons très spécifiques, telles que des raisons médicales ou religieuses. Les arrêtés comprennent également des exigences précises en matière de collecte et soumission de données que les compagnies de chemin de fer doivent respecter, ainsi que des exigences en matière de protection de la vie privée qui doivent être respectées pour protéger tous les renseignements personnels traités en lien avec les exigences en matière de vaccination.

La contravention aux arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 est considérée comme une violation majeure, sous réserve des montants payables les plus élevés autorisés en vertu de l'alinéa 40.1b) de la Loi, soit de 50 000 \$ pour une personne physique et de 250 000 \$ pour une personne morale. Ces montants sont conformes à d'autres pouvoirs similaires en matière de sécurité que l'on trouve dans la Loi, comme les directives d'urgence émises par le ministre en vertu de l'article 33 de la Loi et les ordonnances émises par un inspecteur de la sécurité ferroviaire en vertu de l'article 31 de la Loi.

Étant donné que le pouvoir d'émettre des SAP est différent dans chaque mode de transport (c'est-à-dire ferroviaire, maritime, aérien) et que chaque mode utilise un outil différent pour appuyer le mandat de vaccination, les montants maximaux pour les violations des arrêtés diffèrent. Dans le secteur du transport aérien, les personnes (qu'il s'agisse de voyageurs ou d'employés) pourraient se voir imposer une amende maximale de 5 000 \$ par infraction en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, et les exploitants pourraient se voir imposer une amende maximale de 25 000 \$ par infraction. Dans le secteur du transport maritime, les employés et les voyageurs pourraient se voir imposer une amende d'un montant maximal de 250 000 \$ par infraction, par jour pour le non-respect de leur obligation de fournir une preuve de vaccination, et les exploitants pourraient se voir imposer une amende d'un montant maximal de 250 000 \$ par infraction, par jour pour le non-respect de l'arrêté d'urgence pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Regulatory development

Consultation

On October 9, 2021, Transport Canada shared an engagement document with railway companies and unions representing employees of railway companies. In addition to outlining the proposed approach of Transport Canada to implement the vaccination mandate, it provided stakeholders with details on the intention of the Department to add orders made under section 32.01 as a designated provision under the AMPs Regulations, as well as informing them of the proposed maximum payable penalties.

In subsequent meetings, discussions and written comments on the engagement documents, no issues were raised by the stakeholders on the proposed amendments to the AMPs Regulations.

These regulatory amendments were not prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, to ensure that AMPs would be available immediately to support the implementation of the vaccination mandate. The ongoing spread of COVID-19 in Canada necessitates swift and immediate action. Prepublishing these regulatory amendments would have delayed the Government's ability to enforce the new vaccination requirements in the rail sector through AMPs.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect, and no modern treaty obligations were identified at this stage.

Given that the regulatory amendments do not create any new requirements, but rather provide an additional enforcement tool to support the vaccination mandate, TC did not find any specific clause relevant to the proposal that would give rise to modern treaty obligations.

The vaccination mandate touches employees of all federally regulated railway companies, including Transport Ferroviaire Tshiuéti (TFT), the rail company owned and operated by the Naskapi Nation of Kawawachikamach, which is a signatory to the Northeastern Quebec Agreement. TC will inform the Naskapi Nation of Kawawachikamach of the amendments as part of the normal engagement process.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 9 octobre 2021, Transports Canada a partagé un document de consultation avec les compagnies de chemin de fer et les syndicats représentant les employés de compagnies de chemin de fer. En plus de décrire l'approche proposée par Transports Canada pour mettre en œuvre le mandat de vaccination, ce document a fourni aux intervenants des détails sur l'intention du Ministère d'ajouter les arrêtés émis en vertu de l'article 32.01 en tant que disposition désignée en vertu du Règlement, ainsi que de les informer des pénalités maximales payables proposées.

Lors des réunions, des discussions et des commentaires écrits subséquents sur les documents de consultation, aucune question n'a été soulevée par les intervenants au sujet des modifications proposées au Règlement.

Ces modifications réglementaires n'ont pas été publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de faire en sorte que les SAP soient disponibles immédiatement pour appuyer la mise en œuvre du mandat de vaccination. La propagation continue de la COVID-19 au Canada nécessite une action rapide et immédiate. La publication préalable de ces modifications réglementaires aurait retardé la capacité du gouvernement d'appliquer les nouvelles exigences en matière de vaccination dans le secteur ferroviaire par le biais de SAP.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si la proposition est susceptible de donner lieu à des obligations conventionnelles modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et aucune obligation conventionnelle moderne n'a été identifiée à ce stade.

Étant donné que les modifications réglementaires ne créent pas de nouvelles exigences, mais fournissent plutôt un outil d'application supplémentaire pour appuyer le mandat de vaccination, TC n'a trouvé aucune clause spécifique pertinente à la proposition qui donnerait lieu à des obligations découlant de traités modernes.

Le mandat de vaccination touche les employés de toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale, y compris Transport Ferroviaire Tshiuéti (TFT), la compagnie ferroviaire détenue et exploitée par la Nation Naskapi de Kawawachikamach, qui est signataire de la Convention du Nord-Est québécois. La nation Naskapi de Kawawachikamach sera informée de la proposition dans le cadre des activités de mobilisations habituelles.

Instrument choice

The Act requires regulations to be made in order to issue AMPs for the contravention of certain requirements. In the absence of these amendments, non-compliance to orders made under section 32.01 could only be dealt with through warnings or recommending prosecution. Having only these two options would mean that enforcement officers would be unable to tailor their enforcement response to the relative seriousness of a potential violation of the vaccine requirements — or any other requirements established in orders made under section 32.01. Warnings may not sufficiently reflect the potential risk and damage of a given violation; however, on the other hand, recommending prosecutions can be impractical, time consuming and costly for both TC and offenders. Without the option of AMPs, rail safety requirements established in ministerial orders under section 32.01 — including the vaccination requirements — could end up being over-enforced, under-enforced, or not enforced at all. Furthermore, the enforcement of the vaccination requirements in the rail sector would be inconsistent with enforcement in the air and marine sectors, where AMPs are available as an enforcement option. No non-regulatory options were considered.

Regulatory analysis

These amendments will provide for the use of AMPs for violations of orders made under the *Railway Safety Act*. For example, the amendments allow Transport Canada to issue fines relating to the Government's vaccine mandate in the rail sector, which requires that all railway operators ensure that their employees and passengers boarding their trains (with rare exceptions) provide proof that they are fully vaccinated against COVID-19. These amendments will result in a one-time cost of \$2,031 in 2021 to the Government of Canada (represented by Transport Canada), as enforcement officers will need to be informed and become familiarized with the new AMPs regime.

Benefits of these amendments include the introduction of a flexible tool to standardize the escalation of a violation, while promoting compliance and enforcement. The use of monetary penalties rather than prosecutions provides a more cost-effective method to enforce non-compliance and may serve as a deterrent, thereby reducing the likelihood of violations and the risk of transmission of COVID-19 in ongoing railway operations.

Choix de l'instrument

La Loi exige que des règlements soient pris afin d'émettre des SAP pour la contravention à certaines exigences. En l'absence de ces modifications, le non-respect d'arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 ne pouvait être réglé que par des avertissements ou des recommandations de poursuites pénales. Le fait de n'avoir que ces deux options signifierait que les agents d'application de la loi seraient incapables d'adapter leur intervention en matière d'application de la loi à la gravité relative d'une violation potentielle des exigences en matière de vaccination — ou à toute autre exigence établie par un arrêté pris en vertu de l'article 32.01. Les avertissements peuvent ne pas refléter suffisamment le risque et les dommages potentiels d'une violation donnée; cependant, d'un autre côté, recommander des poursuites peut être peu pratique, prendre beaucoup de temps et coûter cher pour TC et pour les délinquants. Sans l'option des SAP, les exigences en matière de sécurité ferroviaire établies dans les arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 32.01 — y compris les exigences en matière de vaccination — pourraient finir par être trop appliquées, sous-appliquées ou pas appliquées du tout. En outre, l'application des exigences en matière de vaccination dans le secteur ferroviaire serait incompatible avec l'application de la loi dans les secteurs aérien et maritime, où les SAP sont disponibles en tant qu'option d'application de la loi. Aucune option non réglementaire n'a été envisagée.

Analyse de la réglementation

Ces modifications prévoient l'utilisation de SAP pour les violations d'arrêtés pris en vertu de la Loi. Par exemple, les modifications permettent à Transports Canada d'imposer des SAP afin de faire respecter le mandat de vaccination du gouvernement dans le secteur ferroviaire, qui exige que tous les employés des chemins de fer s'assurent que leurs employés et les passagers qui montent à bord de leurs trains (à de rares exceptions près) fournissent la preuve qu'ils sont entièrement vaccinés contre la COVID-19. Ces modifications entraîneront un coût unique de 2 031 \$ en 2021 pour le gouvernement du Canada (représenté par Transports Canada), car les agents d'application de la loi devront être informés et se familiariser avec le nouveau régime des SAP.

Les avantages de ces modifications comprennent l'introduction d'un outil flexible pour normaliser l'escalade d'une violation, tout en favorisant la conformité et l'application de la loi. L'utilisation de sanctions administratives pécuniaires plutôt que de poursuites fournit une méthode plus rentable pour faire respecter la non-conformité et pourrait avoir un effet dissuasif, réduisant ainsi la probabilité de violations et le risque de transmission de la COVID-19 dans les opérations ferroviaires en cours.

Analytical framework

The costs and benefits for these amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) [Policy on Cost-Benefit Analysis](#) by comparing the baseline against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement these amendments. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes because of these amendments.

Taxes, fees, levies and other charges constitute transfers from one group to another and are therefore not considered to be compliance or administrative costs, whether they are intended as incentives to foster compliance and change behaviour or whether their purpose is to recover the costs of providing a service. Correspondingly, the costs to pay for AMPs, as well as the revenue to the Government of Canada generated through AMPs, are not considered costs nor benefits within the scope of the regulatory analysis since they are outside the normal course of business, occurring only in instances of non-compliance.

Unless otherwise stated, all costs are expressed in present value terms (2021 Canadian dollars, discounted to the base year of 2021 at a 7% discount rate) over a 10-year analytical period (2021–2030).

Stakeholder profile

These amendments will impact the Government of Canada, as enforcement officers need to be informed and become familiar with the new AMPs regime. Presently, there are 56 enforcement officers across Canada: 14 are located in the Quebec region, 13 in the Prairie and Northern region, 11 in the Ontario region, 11 in the Pacific region, and 7 in the Atlantic region.

Canadian railway operators would be subject to the new AMPs if they are found to have contravened orders made under section 32.01 of the Act. According to the [Canadian Transportation Agency](#), there are currently 25 active federally regulated railway companies operating across Canada.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, enforcement officers at Transport Canada would not be able to use AMPs to enforce vaccination requirements established in orders under section 32.01 of the Act. When encountering non-compliance, enforcement officers would have two options: recommend prosecution or issue a warning. As a result, in the baseline scenario, non-compliance would be over-enforced, under-enforced or not enforced at all.

Cadre analytique

Les coûts et les avantages de ces modifications ont été évalués conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) en comparant la base de référence au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre ces modifications. Le scénario réglementaire fournit de l'information sur les résultats escomptés en raison de ces modifications.

Les taxes, frais, prélèvements et autres frais constituent des transferts d'un groupe à un autre et ne sont donc pas considérés comme des coûts de conformité ou administratifs, qu'ils soient destinés à encourager la conformité et à changer de comportement ou que leur but soit de recouvrer les coûts de fourniture d'un service. Par conséquent, les coûts à payer pour les SAP, ainsi que les revenus générés par le gouvernement du Canada au moyen des SAP, ne sont pas considérés comme des coûts ni des avantages dans le cadre de l'analyse réglementaire puisqu'ils ne font pas partie du cours normal des affaires, et ne se produisent que dans les cas de non-conformité.

Sauf indication contraire, tous les coûts sont exprimés en valeur actualisée (dollars canadiens de 2021, actualisés à l'année de base de 2021 à un taux d'actualisation de 7 %) sur une période d'analyse de 10 ans (2021-2030).

Profil des intervenants

Ces modifications auront une incidence sur le gouvernement du Canada, car les agents d'application de la loi doivent être informés et se familiariser avec le nouveau régime des SAP. À l'heure actuelle, il y a 56 agents d'application de la loi partout au Canada : 14 sont situés dans la région du Québec, 13 dans la région des Prairies et du Nord, 11 dans la région de l'Ontario, 11 dans la région du Pacifique et 7 dans la région de l'Atlantique.

Les compagnies de chemin de fer canadiennes seraient assujetties aux nouvelles SAP s'il s'avère qu'ils ont contrevenu à des arrêtés émis en vertu de l'article 32.01 de la Loi. Selon l'[Office des transports du Canada](#), il y a actuellement 25 compagnies de chemin de fer actives sous réglementation fédérale qui opèrent partout au Canada.

Scénarios de référence et réglementaires

Selon le scénario de référence, les agents d'application de la loi de Transports Canada ne seraient pas en mesure d'utiliser les SAP pour faire respecter les exigences en matière de vaccination établies dans les arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi. En cas de non-conformité, les agents d'application de la loi auraient deux options : recommander des poursuites ou émettre un avertissement. Par conséquent, dans le scénario de référence, la non-conformité serait sur-appliquée, sous-appliquée ou pas appliquée du tout.

Under the regulatory scenario, enforcement officers have an administrative option to use monetary penalties to deter and enforce non-compliance related to section 32.01 of the Act. AMPs are a flexible enforcement option that can be tailored to the relative risk and/or severity of a violation. These amendments will help ensure the safety and security of the Canadian rail sector can be consistently and efficiently enforced while underscoring the seriousness and importance of preventing the spread of COVID-19.

Benefits

These amendments will provide enforcement officers with the necessary tools required to enable a proportionate response to non-compliance, including the violation of Government's vaccination mandate in the rail sector. The ability to issue penalties for non-compliance will also provide enforcement officers with a gradual and standardized approach for accountability. It is anticipated that due to the potential risk associated with receiving a monetary penalty, violators would be incentivized to comply with orders made under section 32.01 of the Act, including mandatory vaccination for railway employees. The use of monetary penalties to enforce non-compliance and the avoidance of prosecutions in court will provide affected railway stakeholders with cost savings and increased predictability surrounding enforcement. The increase in compliance will also benefit Canadians by enhancing their safety.

Costs

The payment of fines is not considered a cost since individuals whose activities are contrary to prevailing laws and regulations do not have standing (i.e. whether the costs should count) in this context.

These amendments will impose additional costs on Transport Canada (representing the Government of Canada), as enforcement officers will need to be informed and become familiar with these amendments through a notification that describes the new AMPs in detail.

It is assumed that one Transport Canada employee at the EC-05 level would take one hour to develop the notification, and another employee at the EC-06 level would take one hour to review and approve the notification. Among the 56 enforcement officers at Transport Canada, 5 are at the PM-06 level, 29 are at the TI-06 level, 7 are at the TI-07 level, and 15 are at the AO-CAI-02 level. These enforcement officers will spend 30 minutes to read through the notification and familiarize themselves with the new AMPs regime for violations.

Dans le scénario réglementaire, les agents d'application de la loi ont la possibilité administrative d'utiliser des sanctions pécuniaires pour dissuader et appliquer la non-conformité liée à l'article 32.01 de la Loi. Les SAP sont une option d'application de la loi souple qui peut être adaptée au risque relatif ou à la gravité d'une violation. Ces modifications contribueront à faire en sorte que la sûreté et la sûreté du secteur ferroviaire canadien puissent être appliquées de façon uniforme et efficace tout en soulignant le sérieux et l'importance de prévenir la propagation de la COVID-19.

Avantages

Ces modifications fourniront aux agents d'application de la loi les outils nécessaires pour permettre une réponse proportionnée à la non-conformité, y compris la violation du mandat de vaccination du gouvernement dans le secteur ferroviaire. La capacité d'imposer des sanctions en cas de non-conformité fournira également aux agents d'application de la loi une approche graduelle et normalisée en matière de responsabilisation. On s'attend à ce qu'en raison du risque potentiel associé à l'application d'une sanction pécuniaire, les contrevenants soient incités à se conformer aux arrêtés émis en vertu de l'article 32.01 de la Loi, y compris la vaccination obligatoire des employés des chemins de fer. L'utilisation de sanctions administratives pécuniaires pour faire respecter les exigences et l'évitement de poursuites devant les tribunaux permettront aux intervenants ferroviaires touchés de réaliser des économies et d'accroître la prévisibilité de l'application de la loi. L'augmentation de la conformité profitera également aux Canadiens en améliorant leur sécurité.

Coûts

Le paiement des amendes n'est pas considéré comme un coût puisque les personnes dont les activités sont contraires aux lois et règlements en vigueur n'ont pas qualité pour agir (c'est-à-dire si les coûts devaient compter) dans ce contexte.

Ces modifications imposeront des coûts supplémentaires à Transports Canada (représentant le gouvernement du Canada), car les agents d'application de la loi devront être informés et se familiariser avec ces modifications au moyen d'un avis décrivant en détail les nouvelles SAP.

On suppose qu'un employé de Transports Canada au niveau EC-05 prendrait une heure afin de rédiger l'avis, et un autre employé au niveau EC-06 prendrait une heure afin de réviser et d'approuver l'avis. Au sein des 56 agents d'application de la loi à Transports Canada, 5 sont au niveau PM-06, 29 sont au niveau TI-06, 7 sont au niveau TI-07 et 15 sont au niveau AO-CAI-02. Ces agents d'application de la loi prendront 30 minutes afin de lire l'avis et se familiariser avec le nouveau régime de SAP.

Using the [rates of pay for public service employees](#),³ it is estimated that Transport Canada will incur a one-time cost of \$2,031 (2021 Canadian dollars) in 2021.

Small business lens

An analysis conducted under the small business lens concluded that these amendments will not impact Canadian small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these Regulations, as the amendments do not introduce a change in administrative burden to business.

Regulatory cooperation and alignment

The regulatory amendments were not introduced to comply with an international agreement or obligation, nor do they have any impacts related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. The amendments have also not been introduced to align with another jurisdiction, standard-setting body, or international organization. However, AMP regimes are common in the Canadian federal regulatory landscape, and several AMPs regimes are already in place at TC. AMPs are also one of the tools available to enforce the vaccination mandate in other modes, such as air and marine transportation sectors.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for these regulatory amendments and a sustainable transportation assessment was completed. No impacts were identified, as the primary objective of this regulatory initiative was to complement the existing railway safety oversight regime by providing additional options to the Minister of Transport to enforce safety requirements.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) assessment was conducted to determine if these amendments would have any disparate impacts on diverse groups based on factors such as age, mobility, geographic location, language,

Si on utilise les [taux de rémunération des employés de la fonction publique](#),³ on estime que Transports Canada subira un coût ponctuel de 2 031 \$ (dollars canadiens de 2021) en 2021.

Lentille des petites entreprises

L'analyse effectuée sous la lentille des petites entreprises a conclu que ces modifications n'auront pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Règlement, car les modifications n'introduisent pas de changement dans le fardeau administratif des entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications réglementaires n'ont pas été introduites pour se conformer à un accord ou à une obligation internationale, et elles n'ont aucune incidence sur un plan de travail ou un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation. Les modifications n'ont pas non plus été introduites pour s'aligner sur une autre juridiction, un organisme de normalisation ou une organisation internationale. Cependant, les régimes de SAP sont courants dans le paysage réglementaire fédéral canadien, et plusieurs régimes de SAP sont déjà en place à TC. Les SAP sont également un des outils disponibles pour faire respecter le mandat de vaccination dans d'autres modes, tels que le secteur de l'aviation et celui du transport maritime.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique (2013) de Transports Canada, l'analyse préliminaire d'évaluation environnementale stratégique a été suivie et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucune incidence n'a été relevée, car l'objectif principal de cette initiative de réglementation est de compléter le régime de surveillance de la sécurité ferroviaire existant en offrant des options supplémentaires au ministre des Transports pour faire respecter les exigences en matière de sécurité.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour déterminer si ces modifications auraient des répercussions disparates sur divers groupes en fonction de facteurs tels que l'âge, la mobilité, l'emplacement

³ Including an overhead rate of 30%.

³ Incluant un taux de frais généraux de 30 %.

ethnicity, culture, indigenous communities, sexual orientation, and income, etc.

Given that administrative monetary penalties will only be issued upon failure to comply with the requirements of an order made under section 32.01 of the Act, these amendments are not expected to have negative impacts on Canadians based on any of the factors listed above. As a result, no gender-based analysis plus impacts have been identified for these amendments.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

These amendments come into force on the day on which they are registered. The AMPs will be available for use to enforcement officers in cases of non-compliance with any orders made pursuant to section 32.01 of the Act. In the case of requirements with specific compliance deadlines established in the ministerial orders related to the vaccination mandate, AMPs will not be applied until the compliance deadlines have passed. For example, the requirement that railway companies ensure that all operating employees have received their first dosage of an approved COVID-19 vaccine will not be enforced until after the November 15, 2021, compliance deadline has passed. Despite the availability of the AMPs, it should be noted that enforcement officers will still have the option of issuing written warnings or pursuing prosecution for any violations of orders made pursuant to section 32.01 of the Act.

To ensure that AMPs in respect to the new designated provision are applied in a fair, impartial, predictable and nationally consistent manner, guidance materials will be developed to align with the Rail Safety Program's compliance and enforcement regime. Training will be provided to the Rail Safety Program officials within existing programs. Adding this guidance to the existing training program will ensure that departmental officials take a standard approach in similar circumstances to achieve consistent results.

Payment of penalties, which must be made by credit card, or a certified cheque or money order, would need to be made, payable to the Receiver General for Canada, within 30 days after the day on which a notice of violation is served.

Anyone who is issued a monetary penalty can ask to have that decision reviewed and appealed by the Transportation Appeal Tribunal of Canada. The TATC will review the decision and then decide to either uphold, vary (change) or set aside the penalty.

géographique, la langue, l'origine ethnique, la culture, les communautés autochtones, l'orientation sexuelle et le revenu, etc.

Étant donné que des sanctions administratives pécuniaires ne seront imposées qu'en cas de non-respect des exigences d'un arrêté pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi, ces modifications ne devraient pas avoir d'incidences négatives sur les Canadiens en fonction de l'un ou l'autre des facteurs énumérés ci-dessus. Par conséquent, aucune incidence n'a été identifiée pour ces modifications.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Ces modifications entrent en vigueur le jour de leur enregistrement. Les SAP pourront être utilisées par les agents d'application de la loi en cas de non-respect des arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi. Dans le cas d'exigences assorties de délais de conformité spécifiques établis dans les arrêtés ministériels relatifs au mandat de vaccination, les SAP ne seront appliquées qu'une fois les délais de conformité dépassés. Par exemple, l'exigence selon laquelle les compagnies de chemin de fer s'assurent que tous les employés de l'exploitation aient reçu leur première dose d'un vaccin contre la COVID-19 ne sera appliquée qu'après la date limite de conformité du 15 novembre 2021. Malgré la disponibilité des SAP, il convient de noter que les agents d'application de la loi auront toujours la possibilité d'émettre des avertissements écrits ou d'intenter des poursuites pour toute violation des arrêtés pris en vertu de l'article 32.01 de la Loi.

Afin de veiller à ce que les SAP soient imposées d'une façon équitable, impartiale, prévisible et uniforme à l'échelle nationale en vertu du nouveau règlement, des documents d'orientation ont été conçus conformément au régime de conformité et d'application de la loi du Programme de la sécurité ferroviaire. Une formation sera offerte aux fonctionnaires du Programme de la sécurité ferroviaire dans le cadre des programmes actuels. L'ajout de ces documents d'orientation au programme de formation actuel permettra de faire en sorte que les représentants du ministère adopteront une méthode normalisée dans des circonstances semblables afin d'obtenir des résultats cohérents.

Le paiement des pénalités, qui doit être effectué par carte de crédit, ou par chèque certifié ou mandat-poste, devrait être effectué, payable au Receveur général du Canada, dans les 30 jours suivant la date de la notification d'un avis de violation.

Toute personne qui reçoit une sanction pécuniaire peut demander que cette décision soit révisée et qu'elle fasse l'objet d'un appel par le TATC. Celui-ci examinera la décision et décidera ensuite de maintenir, de modifier ou d'annuler la pénalité.

Contact

Stéphanie Plouffe
Acting Director
Regulatory Affairs
Rail Safety
Transport Canada
Telephone: 613-291-1843
Email: stephanie.plouffe@tc.gc.ca

Personne-ressource

Stéphanie Plouffe
Directrice par intérim
Affaires réglementaires
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
Téléphone: 613-291-1843
Courriel : stephanie.plouffe@tc.gc.ca

Registration
SOR/2021-229 November 14, 2021

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2021-957 November 13, 2021

Whereas the Governor in Council is of the opinion that gross and systematic human rights violations have been committed in Nicaragua;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1)^a, (1.1)^b, (2) and (3) of the *Special Economic Measures Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations*.

Regulations Amending the Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations

Amendments

1 (1) Paragraph 4(a) of the French version of the *Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations*¹ is replaced by the following:

a) de tout paiement — fait par une personne dont le nom figure sur la liste ou par une personne agissant pour son compte — exigible aux termes d'un contrat conclu par une personne dont le nom figure sur la liste avant que son nom y figure, pour autant que le paiement ne soit adressé ni à une personne dont le nom figure sur la liste ni à une personne agissant pour son compte;

(2) Paragraph 4(h) of the French version of the *Regulations* is replaced by the following:

h) de toute transaction à laquelle est partie un organisme international ayant un statut diplomatique, un organisme des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou toute entité avec qui le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement a conclu un accord de subvention ou de contribution;

^a S.C. 2017, c. 21, s. 17(1)

^b S.C. 2017, c. 21, s. 17(2)

^c S.C. 1992, c. 17

¹ SOR/2019-232

Enregistrement
DORS/2021-229 Le 14 novembre 2021

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2021-957 Le 13 novembre 2021

Attendu que la gouverneure en conseil juge que des violations graves et systématiques des droits de la personne ont été commises au Nicaragua,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1)^a, (1.1)^b, (2) et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua

Modifications

1 (1) L'alinéa 4a) de la version française du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua*¹ est remplacé par ce qui suit :

a) de tout paiement — fait par une personne dont le nom figure sur la liste ou par une personne agissant pour son compte — exigible aux termes d'un contrat conclu par une personne dont le nom figure sur la liste avant que son nom y figure, pour autant que le paiement ne soit adressé ni à une personne dont le nom figure sur la liste ni à une personne agissant pour son compte;

(2) L'alinéa 4h) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) de toute transaction à laquelle est partie un organisme international ayant un statut diplomatique, un organisme des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou toute entité avec qui le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement a conclu un accord de subvention ou de contribution;

^a L.C. 2017, ch. 21, par. 17(1)

^b L.C. 2017, ch. 21, par. 17(2)

^c L.C. 1992, ch. 17

¹ DORS/2019-232

2 The schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

- 25 Alba Luz RAMOS Vanegas
- 26 Bayardo ARCE Castaño
- 27 Luis Angel MONTENEGRO Espinoza
- 28 Mohamed LASHTAR
- 29 Sadrach ZELEDÓN Rocha
- 30 Leonidas Nicolás CENTENO Rivera
- 31 Francisco Ramón VALENZUELA Blandon
- 32 José Adrián CHAVARRÍA Montenegro
- 33 Rodolfo Francisco LÓPEZ Guitiérrez
- 34 José Antonio CASTAÑEDA Méndez
- 35 Salvador MANSELL Castrillo

Application Before Publication

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

Coming into Force

4 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 human rights situation in Nicaragua has not improved since April 2018, when the Government of Nicaragua violently repressed social protests in the country. In response, Canada has enacted sanctions against 24 Nicaraguan officials under the *Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations* through two rounds of sanctions, in July 2021 and June 2019. Human rights abuses have continued and in the months leading up to the November 7, 2021 elections, the Government of Nicaragua intensified its efforts to eliminate any and all political opposition, making a free and fair elections impossible.

The Government of Nicaragua ignored repeated calls from the international community to work with opposition groups and engage in substantial electoral reform before the November elections. Instead, the Government worked

2 L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

- 25 Alba Luz RAMOS Vanegas
- 26 Bayardo ARCE Castaño
- 27 Luis Angel MONTENEGRO Espinoza
- 28 Mohamed LASHTAR
- 29 Sadrach ZELEDÓN Rocha
- 30 Leonidas Nicolás CENTENO Rivera
- 31 Francisco Ramón VALENZUELA Blandon
- 32 José Adrián CHAVARRÍA Montenegro
- 33 Rodolfo Francisco LÓPEZ Guitiérrez
- 34 José Antonio CASTAÑEDA Méndez
- 35 Salvador MANSELL Castrillo

Antériorité de la prise d'effet

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

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

La situation au Nicaragua ne s'est pas améliorée depuis que le gouvernement du Nicaragua a violemment réprimé des manifestations sociales sur une période de plusieurs mois à partir d'avril 2018. Par conséquent, le Canada a adopté des sanctions à l'encontre de 24 responsables nicaraguayens en vertu du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua* par deux séries de sanctions, en juillet 2021 et en juin 2019. Les violations des droits de la personne se sont poursuivies et dans les mois précédant les élections du 7 novembre 2021, le gouvernement du Nicaragua a redoublé ses efforts pour éliminer tous ses opposants politiques, de sorte que des élections libres et équitables étaient impossibles.

Le gouvernement du Nicaragua a ignoré des demandes répétées de la communauté internationale à travailler avec les groupes d'opposition et à engager une réforme électorale substantielle avant les élections de novembre.

to consolidate its control over all aspects of the electoral process and enacted a series of laws that it used to suppress independent media and arbitrarily detain dozens of leading figures, including political opponents, journalists and civil society leaders. On August 5, 2021, Nicaragua's Supreme Electoral Council disqualified the only remaining opposition party eligible to participate in the elections. These actions were all taken with the sole goal of ensuring that the Government of Nicaragua could guarantee the results of the election well in advance of any voting.

Background

In April 2018, massive anti-government protests broke out countrywide in Nicaragua. Police, in coordination with armed pro-government groups, brutally repressed protesters, which left a death toll of 328 people and almost 2 000 people injured. Hundreds of protesters were arbitrarily arrested and detained, many for months. Many were subjected to torture and ill-treatment including electric shocks, severe beatings, fingernail removal, asphyxiation, and rape. Serious violations of due process and other rights marred prosecutions. Authorities have failed to investigate and establish responsibility for gross human rights violations that have occurred in the context of the protests.

The abuses have continued, with ongoing reports of police attacking and detaining demonstrators and anyone identified with the opposition. For several months leading up to the November elections, the Government of Nicaragua worked to systematically eliminate any opportunity for the opposition to effectively contest the elections. This period was marked by the arbitrary detention of dozens of prominent figures, including major potential opposition candidates for president. In order to justify their arrests, the latter have been charged on trumped-up allegations of money laundering and coup mongering. The detained presidential candidates were also barred from running in the election.

There has been widespread international condemnation of the Government of Nicaragua's actions. Canada has enacted two rounds of sanctions (July 2021 and June 2019) against a total of 24 key officials in the Government of Nicaragua under the *Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations* (the Regulations) in response to gross and systematic human rights violations that had been committed in Nicaragua. The United States, the European Union, Switzerland the United Kingdom have also enacted their own sanctions against Nicaragua in response to the situation.

En revanche, le gouvernement s'est efforcé de consolider son contrôle sur tous les aspects du processus électoral et a adopté une série de lois qu'il a utilisées pour supprimer les médias indépendants et détenir arbitrairement des dizaines de personnalités, notamment des opposants politiques, des journalistes et des dirigeants de la société civile. Le 5 août 2021, le Conseil électoral suprême du Nicaragua a disqualifié le seul parti d'opposition encore autorisé à participer aux élections. Toutes ces mesures ont été prises dans le seul but de permettre au gouvernement du Nicaragua de garantir les résultats de l'élection bien avant tout scrutin.

Contexte

En avril 2018, des manifestations antigouvernementales massives ont éclaté dans tout le Nicaragua. La police, en coordination avec des groupes armés pro-gouvernementaux, a brutalement réprimé les manifestants, causant 328 morts et près de 2 000 blessés. Des centaines de manifestants ont été arrêtés et détenus arbitrairement, souvent pendant des mois. Beaucoup ont été soumis à des actes de torture et ont subi de mauvais traitements, notamment des décharges électriques, des passages à tabac, l'arrachage des ongles, l'asphyxie et le viol. De graves violations de la procédure judiciaire et d'autres droits ont entaché les poursuites criminelles intentées contre les individus arrêtés. Les autorités n'ont pas mené d'enquête ni établi la responsabilité des violations flagrantes des droits de la personne commises dans le contexte des manifestations.

Les abus se sont poursuivis, avec des rapports continus d'attaques et d'arrestations par la police des manifestants et de toute personne identifiée comme faisant partie de l'opposition. Pendant plusieurs mois en amont des élections de novembre, le gouvernement du Nicaragua s'est efforcé d'éliminer systématiquement toute possibilité pour l'opposition de se présenter aux élections. Cette période a été marquée par la détention arbitraire de dizaines de personnalités éminentes, dont d'importants candidats potentiels de l'opposition à l'élection présidentielle. Afin de justifier leurs arrestations, ces derniers ont été inculpés sous des d'allégations falsifiées de blanchiment d'argent et de tentative de coup d'État. Les candidats présidentiels détenus ont également été empêchés de se présenter aux élections.

Les actions du gouvernement du Nicaragua ont été largement condamnées par la communauté internationale. Le Canada a promulgué deux séries de sanctions (juillet 2021 et juin 2019) pour un total de 24 individus clés au sein du gouvernement du Nicaragua, en vertu du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua* (le Règlement), en réponse aux violations flagrantes et systématiques des droits de la personne qui ont été commises au Nicaragua. Les États-Unis, l'Union européenne, la Suisse et le Royaume-Uni ont également promulgué leurs propres sanctions contre le Nicaragua en réponse à la situation.

The Organization of American States has passed several resolutions calling on the Government of Nicaragua to stop the human rights abuses and engage in serious electoral reform, most recently in October 2021. This most recent resolution was approved with no votes against, demonstrating the grave concern across the region with the deteriorating situation in Nicaragua. The Government of Nicaragua ignored these calls and went ahead with the rigged November elections, securing the result it had worked to guarantee for months.

The Regulations prohibit persons (individuals and entities) in Canada and Canadians outside Canada from conducting the following activities with listed individuals:

- (a) deal in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person;
- (b) enter into or facilitate any transaction related to a dealing referred to in paragraph (a);
- (c) provide any financial or related services in respect of a dealing referred to in paragraph (a);
- (d) make available any goods, wherever situated, to a listed person or to a person acting on behalf of a listed person;
- (e) provide any financial or related services to or for the benefit of a listed person.

Consequential to being listed in the Regulations, and pursuant to the application of paragraph 35(1)(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act*, the listed individuals are inadmissible to Canada.

The Regulations were accompanied by the *Special Economic Measures (Nicaragua) Permit Authorization Order*. The Order authorizes the Minister of Foreign Affairs to issue permits to individuals and entities in Canada, and Canadians outside Canada, to carry out activities or transactions otherwise prohibited by the Regulations.

Objectives

- To apply pressure on the Government of the Republic of Nicaragua to respect its constitutional and international human rights obligations;
- To communicate a clear message to the Government of the Republic of Nicaragua that Canada stands with the

L'Organisation des États américains a adopté plusieurs résolutions appelant le gouvernement du Nicaragua à mettre fin aux violations des droits de la personne et à s'engager dans une réforme électorale sérieuse, la plus récente en octobre 2021. Cette résolution a été approuvée sans voix opposée, démontrant les graves préoccupations de toute la région relativement à la détérioration de la situation au Nicaragua. Le gouvernement du Nicaragua a ignoré ces appels et a organisé les élections truquées de novembre, obtenant un résultat qu'il s'était efforcé de garantir pendant des mois.

Le Règlement interdit aux personnes (particuliers et entités) au Canada et aux Canadiens à l'extérieur du Canada de mener les activités suivantes avec les personnes inscrites sur la liste :

- a) effectuer des opérations sur tout bien, où qu'il soit situé, qui est possédé, détenu ou contrôlé par une personne inscrite sur la liste ou par une personne agissant pour le compte d'une personne inscrite sur la liste;
- b) conclure ou faciliter toute transaction liée à une opération visée au paragraphe a);
- c) fournir des services financiers ou des services connexes en rapport avec une opération visée au paragraphe a);
- d) mettre des biens, où qu'ils soient situés, à la disposition d'une personne inscrite sur la liste ou d'une personne agissant pour le compte d'une personne inscrite sur la liste;
- e) fournir des services financiers ou des services connexes à une personne inscrite sur la liste ou pour son compte.

En raison de leur inscription sur la liste du Règlement et conformément à l'application de l'alinéa 35(1)d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, l'entrée sur le territoire du Canada est interdite aux personnes inscrites sur la liste.

Le Règlement a été accompagné du *Décret concernant l'autorisation, par permis, de procéder à certaines opérations*. Le Décret autorise le ministre des Affaires étrangères à délivrer des permis aux individus et entités au Canada, et aux Canadiens hors Canada, pour se livrer à des activités ou transactions autrement prohibées par le Règlement.

Objectifs

- Faire pression sur le gouvernement du Nicaragua afin qu'il respecte ses obligations constitutionnelles et internationales en matière de droits de la personne;
- Communiquer un message clair au gouvernement de la République du Nicaragua que le Canada est solidaire

people of Nicaragua and the international community in condemning the ongoing gross and systematic human rights violations committed with impunity at the hands of the State;

- To raise the costs to the Nicaraguan government of continuing the policies that erode democracy in Nicaragua and deny fundamental human rights of the people of Nicaragua;
- To send a clear message to the region and beyond on the importance Canada places on respect for democracy, rule of law and the ability of all people to participate in free and fair elections and to stand in solidarity with like-minded countries in conveying this message.

Description

The *Regulations Amending the Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations* (the amendments) add 11 individuals to the list in the schedule to the Regulations.

Regulatory development

Consultation

Global Affairs Canada engages regularly with relevant stakeholders including civil society organizations and cultural communities and other like-minded governments regarding Canada's approach to sanctions implementation.

With respect to this specific proposal, public consultation, including prepublication, would not have been appropriate, as publicizing the names of the listed persons targeted by sanctions would have likely resulted in asset flight prior to the coming into force of the amendments.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

An initial assessment of the geographical scope of the initiative was conducted and did not identify any modern treaty obligations, as the amendments do not take effect in a modern treaty area.

Instrument choice

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

du peuple nicaraguayen et de la communauté internationale et qu'il condamne les violations continues, flagrantes et systématiques des droits de la personne commises en toute impunité par l'État;

- Augmenter le coût pour le gouvernement nicaraguayen de la poursuite des politiques qui érodent la démocratie au Nicaragua et nient les droits de la personne fondamentaux du peuple nicaraguayen;
- Envoyer un message clair à la région et au-delà sur l'importance que le Canada accorde au respect de la démocratie, de la primauté du droit et de la capacité de tous à participer à des élections libres et équitables, et faire preuve de solidarité avec les pays aux vues similaires pour transmettre ce message.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua* (les modifications) ajoute le nom de 11 individus à la liste située dans l'annexe du Règlement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Affaires mondiales Canada mobilise régulièrement les intervenants pertinents, y compris des organisations de la société civile et les communautés culturelles, ainsi que d'autres gouvernements aux vues similaires au sujet de l'approche adoptée par le Canada quant à la mise en œuvre de sanctions.

En ce qui concerne cette proposition spécifique, il n'aurait pas été approprié de tenir des consultations publiques, puisque la diffusion des noms des personnes figurant sur la liste et visées par les sanctions aurait probablement entraîné la fuite de biens avant l'entrée en vigueur des modifications.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Une évaluation initiale de la portée géographique de l'initiative a été effectuée et n'a révélé aucune obligation découlant des traités modernes, comme les modifications ne prennent pas effet dans une région visée par un traité moderne.

Choix de l'instrument

Au Canada, les règlements sont le seul instrument permettant d'appliquer des sanctions. Aucun autre instrument ne pouvait être pris en compte.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Application of additional sanctions will serve to apply increased pressure on the Government of the Republic of Nicaragua to respect its constitutional and international human rights obligations by changing its behaviour. The sanctions communicate a clear message that Canada stands with the international community and its allies in condemning the gross and systematic human rights violations which continue to take place in Nicaragua at the hands of the State, with impunity.

Canadian banks and financial institutions are required to comply with the sanctions. They will do so by adding the new prohibitions to their existing monitoring systems, which may result in a minor compliance cost.

The amendments will create additional costs for businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low as it is unlikely that Canadian businesses have dealings with the newly listed individuals.

Small business lens

To facilitate compliance by small businesses, Global Affairs Canada conducts enhanced outreach with stakeholders to better inform them of changes to the Canada's sanctions. This includes updates to the sanctions website as well as the creation of the sanctions hotline. In addition, the Trade Commissioner Service is engaged in implementing Canada's Trade Diversification Strategy, which will support Canadian companies seeking to find alternative export markets.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to the amendments, as they do not impose an incremental administrative burden on businesses.

Regulatory cooperation and alignment

While the amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, they align with actions taken by like-minded partners. For example, the United States implemented additional sanctions since June 2019, with the latest round on June 9, 2021.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

L'application de sanctions supplémentaires servira à exercer une pression accrue sur le gouvernement de la République du Nicaragua pour qu'il respecte ses obligations constitutionnelles et internationales en matière de droits de la personne en modifiant son comportement. Les sanctions transmettent un message clair, soit que le Canada se range aux côtés de la communauté internationale et de ses alliés pour condamner les violations flagrantes et systématiques des droits de la personne qui continuent de se produire au Nicaragua aux mains de l'État, en toute impunité.

Les banques et les institutions financières canadiennes sont tenues de se conformer aux sanctions. Elles le feront en ajoutant les nouvelles interdictions à leurs systèmes de surveillance existants, ce qui pourrait entraîner un coût de conformité mineur.

Les modifications entraîneront des coûts supplémentaires pour les entreprises qui cherchent à obtenir des permis qui les autoriseraient à mener des activités ou des transactions spécifiques qui sont autrement interdites. Toutefois, les coûts seront probablement faibles, car il est peu probable que les entreprises canadiennes aient des relations avec les personnes nouvellement inscrites.

Lentille des petites entreprises

Pour faciliter la conformité des petites entreprises, Affaires mondiales Canada mène des activités de sensibilisation auprès des intervenants afin de mieux les informer des changements apportés aux sanctions canadiennes. Cela comprend des mises à jour du site Web sur les sanctions ainsi que la création d'une ligne d'assistance téléphonique sur les sanctions. En outre, le Service des délégués commerciaux est engagé dans la mise en œuvre de la Stratégie de diversification du commerce du Canada, qui aidera les entreprises canadiennes à trouver d'autres marchés d'exportation.

Règle du « un pour un »

Puisque les modifications n'entraîneront pas de coûts administratifs, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Bien que les modifications ne soient pas liées à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire, elles s'alignent sur les mesures prises par des partenaires aux vues similaires. Par exemple, les États-Unis ont mis en œuvre des sanctions additionnelles depuis juin 2019, y compris le 9 juin 2021.

Strategic environmental assessment

The amendments are unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus (GBA+)

The focus of the amendments is on specific individuals who are members of the Government of Nicaragua and/or individuals engaged in activities that contribute to human rights violations in Nicaragua. This results in minimizing collateral effects to those dependent on those individuals.

Exceptions are included in the Regulations, including, among others, to allow for the delivery of humanitarian assistance to provide some mitigation of the impact of sanctions on vulnerable groups. The Minister of Foreign Affairs can also issue permits pursuant to the *Special Economic Measures (Nicaragua) Permit Authorization Order*. Therefore, these new sanctions are likely to have limited impact on the citizens of Nicaragua.

Rationale

Canada has taken a multipronged response to the political and human rights crisis in Nicaragua, including efforts at bilateral engagement with the government, working through multilateral fora to maintain pressure and attention on the crisis, providing support to development initiatives to create a positive environment for change in the country and coordinated sanctions measures. Ortega has shown that he can respond to pressure. For example, since the eruption of the 2018 mass protests, Ortega has engaged in talks with the opposition groups only when he felt acutely weak or exposed. As an example, this happened once in May 2018, when hundreds of thousands of people were marching every day in the streets of the country's main cities, and again in early 2019, when one of his key allies, Venezuela's Maduro, seemed on the brink of being toppled. The Canadian sanctions imposed to date have also been successful in demonstrating solidarity with the people Nicaragua, such as political prisoners and opposition. As an example, such groups have consistently called upon the international community to exert greater pressure on the regime, including through sanctions, and have expressed their gratitude for Canadian leadership.

Évaluation environnementale stratégique

Il est peu probable que les modifications entraînent des effets importants sur l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les modifications portent sur des personnes spécifiques qui sont membres du gouvernement du Nicaragua, associés ou membres de la famille, et/ou des personnes engagées dans des activités qui contribuent aux violations des droits de la personne au Nicaragua. Cela permet de minimiser les effets collatéraux sur les personnes dépendant de ces individus.

Des exceptions sont prévues dans le Règlement, notamment pour permettre la fourniture d'une aide humanitaire afin d'atténuer quelque peu l'impact des sanctions sur les groupes vulnérables. Le ministre des Affaires étrangères peut également délivrer des autorisations en vertu du *Décret concernant l'autorisation, par permis, de procéder à certaines opérations*. Par conséquent, ces nouvelles sanctions sont susceptibles d'avoir un impact limité sur les citoyens du Nicaragua.

Justification

Le Canada a adopté une réponse à plusieurs volets à la crise politique et à la crise des droits de la personne au Nicaragua, y compris des efforts d'engagement bilatéral avec le gouvernement, des efforts dans des forums multilatéraux pour maintenir la pression et l'attention sur la crise, du soutien à des initiatives de développement pour créer un environnement positif pour le changement dans le pays et des mesures de sanctions coordonnées. Ortega a démontré qu'il répondait à la pression. À titre d'exemple, depuis les manifestations monstres de 2018, Ortega n'est entré dans un dialogue avec les groupes d'opposition que lorsqu'il s'est senti en position de faiblesse ou exposé. Cela a été le cas en mai 2018, alors que des milliers de personnes marchaient dans les rues à chaque jour dans les principales villes du pays et de nouveau en 2019, lorsque l'un de ses alliés clés, Nicolas Maduro au Venezuela, semblait sur le point d'être renversé. Les sanctions canadiennes imposées jusqu'à ce jour ont aussi été des preuves manifestes de la solidarité du Canada avec le peuple du Nicaragua, dont les prisonniers politiques et les membres de l'opposition. À titre d'exemple, de tels groupes ont réitéré leurs appels à la communauté internationale afin qu'elle exerce une plus grande pression sur le régime, y compris par les sanctions, et ont exprimé leur reconnaissance à l'endroit du Canada et de son leadership.

Compliance and enforcement

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who willfully contravenes the *Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations* is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both; or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term or not more than five years.

Contact

Sébastien Sigouin
Director
Central America, Cuba and Dominican Republic
Global Affairs Canada
Telephone: 343-548-7620
Email: Sebastien.Sigouin@international.gc.ca

Conformité et application

Les règlements de sanctions canadiennes sont appliqués par la Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, quiconque contrevient sciemment au *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Nicaragua* est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou d'une combinaison des deux; ou encore, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans.

Personne-ressource

Sébastien Sigouin
Directeur
Amérique centrale, Cuba et République dominicaine
Affaires mondiales Canada
Téléphone : 343-548-7620
Courriel : Sebastien.Sigouin@international.gc.ca

Registration

SI/2021-98 November 24, 2021

ELECTORAL BOUNDARIES READJUSTMENT ACT

Proclamation Establishing Electoral Boundaries Commissions

Mary May Simon

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

François Daigle
Deputy Attorney General

Great Seal of Canada

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

GREETING:

A Proclamation

Whereas, pursuant to subsection 3(1) of the *Electoral Boundaries Readjustment Act* (“the Act”), it is provided that the Governor in Council shall, before the expiry of certain specified periods, establish by proclamation, published in the *Canada Gazette*, for each decennial census an electoral boundaries commission for each province;

Whereas, by Order in Council P.C. 2020-518 of June 29, 2020, the Governor in Council, pursuant to subsection 19(1) of the *Statistics Act*, fixed May, 2021 as the month in which the 2021 decennial census was to be taken;

Whereas the Minister of Infrastructure and Communities has not yet received from the Chief Statistician of Canada a certified return under subsection 13(1) of the Act in respect of the 2021 decennial census;

Whereas section 4 of the Act provides that each commission for a province shall consist of three members, namely, a chairperson and two other members appointed as provided in sections 5 and 6 of the Act;

Enregistrement

TR/2021-98 Le 24 novembre 2021

LOI SUR LA RÉVISION DES LIMITES DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES

Proclamation établissant des commissions de délimitation des circonscriptions électorales

Mary May Simon

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

Le sous-procureur général
François Daigle

Grand sceau du Canada

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu’elles peuvent de quelque manière concerner,

SALUT :

Proclamation

Attendu que le paragraphe 3(1) de la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* (la « Loi ») prévoit que, à chaque recensement décennal, le gouverneur en conseil constitue, avant l’expiration de certains délais et par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, une commission de délimitation des circonscriptions électorales pour chaque province;

Attendu que, par le décret C.P. 2020-518 du 29 juin 2020, la gouverneure en conseil a, en vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la statistique*, fixé au mois de mai 2021 le recensement décennal de 2021;

Attendu que le ministre de l’Infrastructure et des Collectivités n’a pas encore reçu l’état des résultats du recensement décennal de 2021 certifié par le statisticien en chef du Canada au titre du paragraphe 13(1) de la Loi;

Attendu que l’article 4 de la Loi prévoit que chaque commission est formée de trois membres – ou commissaires –, dont le président, nommés conformément aux articles 5 et 6 de la Loi;

Whereas, pursuant to sections 5 and 6 of the Act, it is provided, among other obligations, that the chairperson of the commission for a province shall be appointed by the chief justice of that province or, in certain circumstances, by the Chief Justice of Canada, and that the other two members of the commission shall be appointed by the Speaker of the House of Commons;

whereas the Minister of Infrastructure and Communities has been notified, in accordance with section 7 of the Act, that each of the persons named in the schedule, in accordance with section 8 of the Act, has been appointed as provided in section 5 and 6 of the Act to an electoral boundaries commission for a province as set out in the schedule;

And whereas, by Order in Council P.C. 2021-953 of November 1, 2021, the Governor in Council directed that, for the 2021 decennial census, a proclamation do issue establishing the electoral boundaries commissions set out in the schedule to the Order in Council and that each commission consist of the persons who are appointed as provided in sections 5 and 6 of the Act and whose names are set out in that schedule opposite the name of the commission;

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation establish the electoral boundaries commissions set out in the schedule and that each commission consist of the persons who are appointed as provided in sections 5 and 6 of the *Electoral Boundaries Readjustment Act* and whose names are set out in the schedule opposite the name of the commission.

Of all which Our loving subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

In testimony whereof, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it.

WITNESS:

Our Right Trusty and Well-beloved Mary May Simon, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this first day of November in the year of Our Lord two thousand and twenty-one and in the seventieth year of Our Reign.

Attendu que les articles 5 et 6 de la Loi prévoient notamment que le président de la commission d'une province est nommé par le juge en chef de la province ou, dans certaines circonstances, par le juge en chef du Canada, et que les deux autres membres de la commission sont nommés par le président de la Chambre des communes;

Attendu qu'il a été porté à la connaissance du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, conformément à l'article 7 de la Loi, que chacune des personnes dont le nom est indiqué à l'annexe, conformément à l'article 8 de la Loi, a été nommée, conformément aux articles 5 et 6 de la Loi, membre d'une commission de délimitation des circonscriptions électorales pour une province selon ce qui est mentionné à l'annexe;

Attendu que, par le décret C.P. 2021-953 du 1^{er} novembre 2021, la gouverneure en conseil a ordonné que soit prise, pour le recensement décennal de 2021, une proclamation constituant les commissions de délimitation des circonscriptions électorales mentionnées à l'annexe de ce décret, chaque commission étant composée des personnes qui ont été nommées conformément aux articles 5 et 6 de la Loi et dont le nom figure à cette annexe en regard du nom de la commission,

SACHEZ que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, constituons les commissions de délimitation des circonscriptions électorales mentionnées à l'annexe, chaque commission étant composée des personnes qui ont été nommées conformément aux articles 5 et 6 de la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales* et dont le nom figure à l'annexe en regard du nom de la commission.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

En foi de quoi, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada.

TÉMOIN :

Notre très fidèle et bien-aimée Mary May Simon, chancelière et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelière et commandeure de Notre Ordre du mérite militaire, chancelière et commandeure de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneure générale et commandante en chef du Canada.

À Notre hôtel du gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce premier jour de novembre de l'an de grâce deux mille vingt et un, soixante-dixième de Notre règne.

BY COMMAND,

Simon Kennedy
Deputy Registrar General of Canada

PAR ORDRE,

Le sous-registraire général du Canada
Simon Kennedy

SCHEDULE

Commissions	Chairpersons and members
1 Electoral Boundaries Commission for Ontario	(1) Madam Justice Lynne Leitch London, Ontario Chairperson (2) Karen Bird Hamilton, Ontario (3) Peter John Loewen Toronto, Ontario
2 Electoral Boundaries Commission for Quebec	(1) Mr. Justice Jacques Chamberland Montreal, Quebec Chairperson (2) Louis Massicotte Québec, Quebec (3) André Blais Montreal, Quebec
3 Electoral Boundaries Commission for Nova Scotia	(1) Madam Justice Cindy A. Bourgeois Halifax, Nova Scotia Chairperson (2) Louise Carbert Halifax, Nova Scotia (3) David Johnson Sydney, Nova Scotia
4 Electoral Boundaries Commission for New Brunswick	(1) Madam Justice Lucie LaVigne Edmundston, New Brunswick Chairperson (2) Thomas Riordon Newcastle, New Brunswick (3) Condé R. Grondin Fredericton, New Brunswick
5 Electoral Boundaries Commission for Manitoba	(1) Madam Justice Diana M. Cameron Winnipeg, Manitoba Chairperson (2) Paul Thomas Winnipeg, Manitoba (3) Kelly Saunders Cornwallis, Manitoba

ANNEXE

Commissions	Présidents et membres
1 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour l'Ontario	(1) Madame la juge Lynne Leitch London (Ontario) Présidente (2) Karen Bird Hamilton (Ontario) (3) Peter John Loewen Toronto (Ontario)
2 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour le Québec	(1) Monsieur le juge Jacques Chamberland Montréal (Québec) Président (2) Louis Massicotte Québec (Québec) (3) André Blais Montréal (Québec)
3 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour la Nouvelle-Écosse	(1) Madame la juge Cindy A. Bourgeois Halifax (Nouvelle-Écosse) Présidente (2) Louise Carbert Halifax (Nouvelle-Écosse) (3) David Johnson Sydney (Nouvelle-Écosse)
4 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour le Nouveau-Brunswick	(1) Madame la juge Lucie LaVigne Edmundston (Nouveau-Brunswick) Présidente (2) Thomas Riordon Newcastle (Nouveau-Brunswick) (3) Condé R. Grondin Fredericton (Nouveau-Brunswick)
5 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour le Manitoba	(1) Madame la juge Diana M. Cameron Winnipeg (Manitoba) Présidente (2) Paul Thomas Winnipeg (Manitoba) (3) Kelly Saunders Cornwallis (Manitoba)

Commissions	Chairpersons and members	Commissions	Présidents et membres
6 Electoral Boundaries Commission for British Columbia	(1) Madam Justice Mary Saunders West Vancouver, British Columbia Chairperson (2) Stewart Ladyman Penticton, British Columbia (3) Kenneth R. Carty Vancouver, British Columbia	6 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour la Colombie-Britannique	(1) Madame la juge Mary Saunders West Vancouver (Colombie-Britannique) Présidente (2) Stewart Ladyman Penticton (Colombie-Britannique) (3) Kenneth R. Carty Vancouver (Colombie-Britannique)
7 Electoral Boundaries Commission for Prince Edward Island	(1) Mr. Justice John K. Mitchell Charlottetown, Prince Edward Island Chairperson (2) Kerri Carpenter Stratford, Prince Edward Island (3) Don Desserud Cornwall, Prince Edward Island	7 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour l'Île-du-Prince-Édouard	(1) Monsieur le juge John K. Mitchell Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) Président (2) Kerri Carpenter Stratford (Île-du-Prince-Édouard) (3) Don Desserud Cornwall (Île-du-Prince-Édouard)
8 Electoral Boundaries Commission for Saskatchewan	(1) Madam Justice Georgina Jackson Regina, Saskatchewan Chairperson (2) Bonita Beatty Deschambault Lake, Saskatchewan (3) Mark Carter Saskatoon, Saskatchewan	8 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour la Saskatchewan	(1) Madame la juge Georgina Jackson Regina (Saskatchewan) Présidente (2) Bonita Beatty Deschambault Lake (Saskatchewan) (3) Mark Carter Saskatoon (Saskatchewan)
9 Electoral Boundaries Commission for Alberta	(1) Mr. Justice Bruce McDonald Calgary, Alberta Chairperson (2) Donna Wilson Edmonton, Alberta (3) Donald Barry Calgary, Alberta	9 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour l'Alberta	(1) Monsieur le juge Bruce McDonald Calgary (Alberta) Président (2) Donna Wilson Edmonton (Alberta) (3) Donald Barry Calgary (Alberta)
10 Electoral Boundaries Commission for Newfoundland and Labrador	(1) Mr. Justice Alphonsus Faour St. John's, Newfoundland and Labrador Chairperson (2) Julie Eveleigh Comfort Cove, Newfoundland and Labrador (3) Amanda Bittner St. John's, Newfoundland and Labrador	10 Commission de délimitation des circonscriptions électorales pour Terre-Neuve-et-Labrador	(1) Monsieur le juge Alphonsus Faour St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) Président (2) Julie Eveleigh Comfort Cove (Terre-Neuve-et-Labrador) (3) Amanda Bittner St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Erratum
SI/2020-66

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 to that Act

Notice is hereby given that the above-mentioned Order, published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 154, No. 21, dated Wednesday, October 14, 2020, contained an error. Accordingly, the following modification is made.

At page 2578, under “[Registration](#)”

Delete:
SI/2020-66

Replace by:
SOR/2020-301

Erratum
TR/2020-66

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l’annexe I.1 de cette loi

Avis est par les présentes donné que le décret susmentionné, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 154, n° 21, en date du mercredi 14 octobre 2020, comportait une erreur. Par conséquent, la modification suivante est apportée.

À la page 2578, sous « [Enregistrement](#) »

Retrancher :
TR/2020-66

Remplacer par :
DORS/2020-301

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: 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
Order Amending Schedule I.1 to that Act Financial Administration Act	SI/2020-66	14/10/20	3941	e
Proclamation Establishing Electoral Boundaries Commissions Electoral Boundaries Readjustment Act	SI/2021-98	24/11/21	3937	n
Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations — Regulations Amending the Railway Safety Act	SOR/2021-228	12/11/21	3915	
Special Economic Measures (Nicaragua) Regulations — Regulations Amending the Special Economic Measures Act	SOR/2021-229	14/11/21	3929	

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe I.1 de cette loi — Décret modifiant l' Gestion des finances publiques (Loi sur la)	TR/2020-66	14/10/20	3941	e
Mesures économiques spéciales visant le Nicaragua — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Mesures économiques spéciales (Loi sur les)	DORS/2021-229	14/11/21	3929	
Proclamation établissant des commissions de délimitation des circonscriptions électorales Révision des limites des circonscriptions électorales (Loi sur la)	TR/2021-98	24/11/21	3937	n
Sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire — Règlement modifiant le Règlement sur les Sécurité ferroviaire (Loi sur la)	DORS/2021-228	12/11/21	3915	