

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 1, 2005

OTTAWA, LE SAMEDI 1<sup>er</sup> OCTOBRE 2005

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 12, 2005, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

The *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Parts I, II and III is official since April 1, 2003, and will be published simultaneously with the printed copy.

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 12 janvier 2005 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct des parties I, II et III est officiel depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et sera publié en même temps que la copie imprimée.

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

## REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (613) 996-2495 (telephone), (613) 991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

## DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 139, No. 40 — October 1, 2005

<b>Government notices</b> .....	3190
Appointments.....	3193
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	3203
<b>Commissions</b> .....	3204
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	3215
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	3223
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	3285

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 139, n<sup>o</sup> 40 — Le 1<sup>er</sup> octobre 2005

<b>Avis du Gouvernement</b> .....	3190
Nominations.....	3193
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	3203
<b>Commissions</b> .....	3204
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	3215
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	3223
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	3286

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Notice with respect to the Guidelines for the Reduction of Ethylene Oxide Releases from Sterilization Applications*

Whereas ethylene oxide is a substance on the Priority Substances List, a list compiled under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas the scientific assessment conducted on this substance has concluded that ethylene oxide enters the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health;

Whereas on April 13, 2002, the Minister of the Environment and the Minister of Health published in the *Canada Gazette*, Part I, a statement under subsection 77(6) of that Act indicating their intention to recommend that ethylene oxide be added to Schedule 1 of that Act;

Whereas, pursuant to subsection 54(1) of that Act, the Minister of the Environment shall issue release guidelines recommending limits, including limits expressed as concentrations or quantities, for the release of substances into the environment from works, undertakings or activities;

Whereas, pursuant to subsection 91(1) of that Act, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 3, 2004, proposed *Guidelines for the Reduction of Ethylene Oxide Releases from Sterilization Applications*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Guidelines or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas the *Guidelines for the Reduction of Ethylene Oxide Releases from Sterilization Applications* are intended to fulfill the requirement enacted in section 92 of that Act to make an instrument respecting preventive or control actions within 18 months after the publication of the proposed instrument under subsection 91(1);

Therefore, the Minister of the Environment hereby issues, pursuant to subsection 54(1) of that Act, the *Guidelines for the Reduction of Ethylene Oxide Releases from Sterilization Applications*, in accordance with the schedule hereto.

STÉPHANE DION  
*Minister of the Environment*

CANADIAN ENVIRONMENTAL  
PROTECTION ACT, 1999Guidelines for the Reduction of Ethylene Oxide  
Releases from Sterilization Applications

## Interpretation

1. In these Guidelines, “*aeration*” means the part of the sterilization process during which residual ethylene oxide or its reaction products dissipate until predetermined levels are reached, whether under forced air flow, natural or mechanically assisted convection, or other

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE  
L'ENVIRONNEMENT (1999)*Avis concernant les Lignes directrices pour la réduction des rejets d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation*

Attendu que la substance oxyde d'éthylène figure sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire établie en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que l'évaluation scientifique de cette substance a permis de conclure que l'oxyde d'éthylène pénètre dans l'environnement en une quantité ou en une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 13 avril 2002, une déclaration conformément au paragraphe 77(6) de cette loi indiquant leur intention de recommander que la substance oxyde d'éthylène soit ajoutée à l'annexe 1 de cette loi;

Attendu que, conformément au paragraphe 54(1) de cette loi, le ministre de l'Environnement établit des directives énonçant les maximums recommandés, notamment en termes de quantité ou de concentration, pour le rejet de substances dans l'environnement par des ouvrages, des entreprises ou des activités;

Attendu que, conformément au paragraphe 91(1) de cette loi, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 3 avril 2004, le projet de *Lignes directrices pour la réduction des rejets d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que les *Lignes directrices pour la réduction des rejets d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation* visent à satisfaire l'exigence prescrite à l'article 92 de cette loi, qui est de prendre un texte portant sur des mesures de prévention ou de contrôle dans les 18 mois suivant la date où son projet a été publié en application du paragraphe 91(1);

À ces causes, il plaît au ministre de l'Environnement d'établir, en vertu du paragraphe 54(1) de cette loi, les *Lignes directrices pour la réduction des rejets d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation*, conformément à l'annexe ci-après.

*Le ministre de l'Environnement*  
STÉPHANE DION

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT (1999)Lignes directrices pour la réduction des rejets  
d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation

## Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes lignes directrices :

« *aérateur* » Tout équipement ou espace dans lequel des articles préalablement stérilisés à l'oxyde d'éthylène sont placés ou laissés à des fins d'aération;

- means, from previously sterilized materials after the sterilization cycle is complete;
- “*aerator*” means any piece of equipment or space in which materials previously sterilized with ethylene oxide are placed or remain for the purpose of aeration;
- “*aerator exhaust stream*” means all ethylene oxide-contaminated air which is intentionally released from an aerator during aeration;
- “*animal care facility*” means any facility that provides veterinarian care, food, water, or shelter to an animal;
- “*commercial facility*” means any facility that
- (a) sterilizes products or equipment manufactured elsewhere as its principal business;
  - (b) sterilizes products or equipment it manufactures; or
  - (c) sterilizes materials used in conducting its business, other than a health care or animal care facility;
- “*control efficiency*” means the efficiency of an emission control system in reducing the mass flow of ethylene oxide in an exhaust stream;
- “*emission control system*” means an article, machine, piece of equipment, or contrivance which reduces the amount of ethylene oxide between the inlet and outlet of the system. It includes catalytic oxidation devices, thermal oxidation devices and acid-water scrubbers;
- “*facility*” means all buildings, equipment, structures and stationary items that are located on a single site or on contiguous or adjacent sites and that are owned or operated by the same person and that function as a single integrated site;
- “*health care facility*” means any facility that provides diagnostic services and general and specialized medical care to human beings. It includes acute care facilities, nursing homes, long term care facilities, community health centres, medical and dental offices, professional’s private treatment facilities, and health units in industry;
- “*owner or operator*” means any person who holds a right in, has possession, control or custody of, is responsible for the operation of, or has the power to dispose of a sterilizer or aerator;
- “*sterilization cycle*” means the process which begins when ethylene oxide is introduced into the sterilizer, that includes the initial purge or evacuation after sterilization, and subsequent air, steam or other washes, and ends after evacuation of the final air wash;
- “*sterilizer*” means any piece of equipment in which ethylene oxide is used as a biocide;
- “*sterilizer exhaust stream*” means all ethylene oxide-contaminated air which is intentionally released from the sterilizer during the sterilization cycle;
- “*year*” means a consecutive 12-month period.
- « *aération* » Partie du processus de stérilisation pendant laquelle l’oxyde d’éthylène résiduel ou ses produits de réaction se dissipent jusqu’à un niveau prédéterminé, que ce soit sous l’effet d’une circulation d’air forcée, par convection naturelle ou assistée mécaniquement, ou encore par d’autres moyens, à partir d’articles préalablement stérilisés et une fois que le cycle de stérilisation est terminé;
- « *année* » Désigne une période de 12 mois consécutifs;
- « *cycle de stérilisation* » Processus qui débute par l’introduction de l’oxyde d’éthylène dans le stérilisateur, qui inclut la purge ou l’évacuation initiale après la stérilisation ainsi que le lavage ultérieur à l’air, la vapeur ou d’autres matières, et qui se termine par l’évacuation de l’air du lavage final;
- « *établissement* » Ensemble intégré de bâtiments, équipements, ouvrages ou articles fixes, situés sur un site unique ou sur des sites contigus ou adjacents, ayant le même propriétaire ou exploitant et qui fonctionne comme un site intégré unique;
- « *établissement commercial* » Tout établissement :
- a) dont la principale activité commerciale consiste à stériliser des produits ou équipements fabriqués ailleurs;
  - b) qui stérilise des produits ou équipements fabriqués sur place;
  - c) qui stérilise des articles utilisés dans le cadre de ses affaires, autre qu’un établissement de santé ou de soins pour animaux;
- « *établissement de santé* » Tout établissement qui dispense des services diagnostiques et des soins médicaux généraux et spécialisés à des êtres humains; comprend notamment les établissements de soins aigus, les maisons de repos, les établissements de soins de longue durée, les centres de soins communautaires, les cabinets médicaux et dentaires, les cliniques privées et les services de santé dans les industries;
- « *établissement de soins pour animaux* » Tout établissement qui dispense des soins vétérinaires, ou qui fournit de la nourriture, de l’eau, ou un abri à un animal;
- « *flux d’échappement de l’aérateur* » S’entend de l’air contaminé par l’oxyde d’éthylène qui est intentionnellement rejeté de l’aérateur pendant l’aération;
- « *flux d’échappement du stérilisateur* » S’entend de l’air contaminé par l’oxyde d’éthylène qui est intentionnellement rejeté du stérilisateur pendant le cycle de stérilisation;
- « *propriétaire ou exploitant* » Quiconque détient un droit sur un stérilisateur ou un aérateur, en a la possession, la responsabilité ou la garde, est chargé de son exploitation, ou a le pouvoir de l’aliéner;
- « *stérilisateur* » Tout équipement dans lequel on utilise de l’oxyde d’éthylène comme biocide;
- « *système de réduction des émissions* » S’entend d’un article, un appareil, un équipement ou un dispositif qui réduit la quantité d’oxyde d’éthylène entre son entrée et sa sortie du système; comprend notamment les appareils à oxydation catalytique, les appareils à oxydation thermique, ainsi que les épurateurs-laveurs acide-eau;
- « *taux de réduction* » S’entend de l’efficacité du système de réduction des émissions pour réduire le débit massique d’oxyde d’éthylène dans un flux d’échappement.

## Application

2. Effective January 1, 2007, subject to section 3, these Guidelines apply with respect to facilities that purchase or use a total of 10 kg or more of ethylene oxide per year for sterilization purposes.

## Champ d’application

2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, les présentes lignes directrices s’appliquent, sous réserve de l’article 3, à l’égard de tout établissement qui achète ou utilise un total de 10 kg ou plus d’oxyde d’éthylène par année à des fins de stérilisation.

3. (1) Subject to subsection (2), these Guidelines do not apply with respect to sterilizers that use ethylene oxide exclusively as a control product as defined in the *Pest Control Products Act*.

(2) These Guidelines apply with respect to uses of ethylene oxide as a control product that are exempt from the *Pest Control Products Act* according to section 3 of the *Pest Control Products Regulations*.

(3) These Guidelines do not apply with respect to aerators that exclusively receive materials from a sterilizer referred to in subsection (1).

(4) These Guidelines do not apply with respect to emission control systems that exclusively receive exhaust streams from a sterilizer referred to in subsection (1) or an aerator referred to in subsection (3).

#### Performance Criteria

4. An owner or operator should operate a sterilizer in accordance with the following:

- (a) the sterilizer exhaust stream is ducted to an operating emission control system that has a control efficiency of at least 99 percent; and
- (b) there is no liquid discharge from the sterilizer during the sterilization cycle.

5. An owner or operator should operate an aerator in accordance with the following:

- (a) subject to section 6, during the first two hours following the start of aeration, the aerator exhaust stream is ducted to an operating emission control system that has a control efficiency of at least 95 percent; and
- (b) there is no liquid discharge from the aerator during aeration.

6. An owner or operator should operate an aerator in a commercial facility in accordance with one of the following:

- (a) the aerator exhaust stream is ducted to an operating emission control system that has a control efficiency of at least 99 percent; or
- (b) the concentration of ethylene oxide released to the atmosphere from the aerator exhaust stream is below one part per million.

7. The owner or operator of a sterilizer or aerator used in a health care facility should conform to the standard *Installation, Ventilation, and Safe Use of Ethylene Oxide Sterilizers in Health Care Facilities*, CAN/CSA-Z314.9, as amended from time to time, by CSA International.

8. An owner or operator should ensure that an emission control system is installed, operated and maintained in accordance with the instructions of the manufacturer.

#### Compliance Provisions

9. Notwithstanding section 2, by June 30, 2006, an authorized senior administrator of a facility should provide to the Minister of the Environment the information outlined in items 1 through 6 of the Annex, and indicate, in writing, his commitment to comply with these Guidelines.

#### Testing Provisions

10. Every year, an owner or operator should test all emission control systems referred to in paragraph 4(a) to determine their control efficiency.

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas à l'égard de tout stérilisateur qui utilise de l'oxyde d'éthylène exclusivement comme produit antiparasitaire au sens de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.

(2) Les présentes lignes directrices s'appliquent à l'égard des usages d'oxyde d'éthylène comme produit antiparasitaire qui sont exemptés de l'application de la *Loi sur les produits antiparasitaires* aux termes de l'article 3 du *Règlement sur les produits antiparasitaires*.

(3) Les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas à l'égard de tout aérateur qui reçoit exclusivement des articles provenant d'un stérilisateur visé au paragraphe (1).

(4) Les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas à l'égard de tout système de réduction des émissions qui reçoit exclusivement des flux d'échappement provenant d'un stérilisateur visé au paragraphe (1) ou d'un aérateur visé au paragraphe (3).

#### Critères de performance

4. Tout propriétaire ou exploitant devrait utiliser un stérilisateur conformément aux critères suivants :

- a) le flux d'échappement du stérilisateur est dirigé vers un système de réduction des émissions en fonction ayant un taux de réduction d'au moins 99 p. 100;
- b) il n'y a aucun effluent liquide du stérilisateur pendant le cycle de stérilisation.

5. Tout propriétaire ou exploitant devrait utiliser un aérateur conformément aux critères suivants :

- a) sous réserve de l'article 6, durant les deux premières heures suivant le début de l'aération, le flux d'échappement de l'aérateur est dirigé vers un système de réduction des émissions en fonction ayant un taux de réduction d'au moins 95 p. 100;
- b) il n'y a aucun effluent liquide de l'aérateur pendant l'aération.

6. Tout propriétaire ou exploitant devrait utiliser un aérateur dans un établissement commercial conformément à l'un des critères suivants :

- a) le flux d'échappement de l'aérateur est dirigé vers un système de réduction des émissions en fonction ayant un taux de réduction d'au moins 99 p. 100;
- b) la concentration d'oxyde d'éthylène rejeté à l'atmosphère par le flux d'échappement de l'aérateur ne dépasse pas une partie par million.

7. Le propriétaire ou l'exploitant d'un stérilisateur ou aérateur utilisé dans un établissement de santé devrait se conformer à la norme *Installation et ventilation des stérilisateurs à l'oxyde d'éthylène dans les établissements de santé*, CAN/CSA-Z314.9, avec ses modifications successives, publiée par CSA International.

8. Tout propriétaire ou exploitant devrait s'assurer qu'un système de réduction des émissions est installé, exploité et entretenu conformément aux instructions du fabricant.

#### Clauses de conformité

9. Nonobstant l'article 2, un cadre supérieur autorisé d'un établissement devrait fournir au ministre de l'Environnement, au plus tard le 30 juin 2006, l'information spécifiée aux articles 1 à 6 de l'annexe et indiquer par écrit qu'il s'engage à se conformer aux présentes lignes directrices.

#### Clauses de surveillance

10. Tout propriétaire ou exploitant devrait tester annuellement tous les systèmes de réduction des émissions visés à l'alinéa 4a) pour établir leur taux de réduction.

11. Every year, an owner or operator should
- (a) test all emission control systems referred to in paragraph 5(a) or 6(a) to determine their control efficiency, unless an emission control system has been tested under section 10 for the same year; or
  - (b) test the aerator exhaust stream of at least one aerator to determine the concentration of ethylene oxide released to the atmosphere.

12. All testing should be conducted under normal operating conditions and maximum ethylene oxide mass flow in the sterilizer or aerator exhaust stream, as the case may be.

#### Reporting Provisions

13. Unless an owner or operator is subject to the reporting requirements of the National Pollutant Release Inventory, the owner or operator should provide to the Minister of the Environment, with the form provided by the Minister, information specified in the Annex by June 30th of every year.

#### Annex

##### Information to Be Provided

1. The facility name and address.
2. The technical contact, telephone and fax numbers, and e-mail address.
3. The quantity of ethylene oxide purchased or used during the previous calendar year.
4. The number of sterilizers subject to these Guidelines and volume of each sterilizer.
5. The number of sterilization cycles performed in the previous calendar year.
6. The number and type of emission control systems subject to these Guidelines.
7. The results of latest testing referred to in sections 10 and 11, and the date of testing.
8. The quantity of ethylene oxide released to the atmosphere during the previous calendar year.
9. The occurrence and duration of each malfunction of each emission control system subject to these Guidelines.
10. The number of sterilization cycles performed during each malfunction of each emission control system subject to these Guidelines.

[40-1-o]

11. Tout propriétaire ou exploitant devrait faire l'un ou l'autre test annuellement :

- a) tester tous les systèmes de réduction des émissions visés aux alinéas 5a) ou 6a) pour établir leur taux de réduction, à moins que ces systèmes n'aient été testés pour la même année en vertu de l'article 10;
- b) tester le flux d'échappement d'au moins un aérateur pour établir la concentration d'oxyde d'éthylène rejeté à l'atmosphère.

12. Tout test devrait être effectué sous des conditions normales d'exploitation et avec un débit massique d'oxyde d'éthylène maximum dans le flux d'échappement du stérilisateur ou de l'aérateur, selon le cas.

#### Rapports

13. À moins que le propriétaire ou le fabricant ne soit assujéti aux exigences de déclaration de l'Inventaire national de rejets de polluants, le propriétaire ou l'exploitant devrait fournir au ministre de l'Environnement, sous la forme fournie par le ministre, les renseignements spécifiés à l'annexe au plus tard le 30 juin de chaque année.

#### Annexe

##### Renseignements à fournir

1. Les nom et adresse de l'établissement.
2. La personne-ressource technique, les numéros de téléphone et de télécopieur, et l'adresse courriel.
3. La quantité d'oxyde d'éthylène achetée ou utilisée pendant l'année civile précédente.
4. Le nombre de stérilisateurs assujétiés aux présentes lignes directrices et le volume de chaque stérilisateur.
5. Le nombre de cycles de stérilisation effectués pendant l'année civile précédente.
6. Le nombre et le type de systèmes de réduction d'émissions assujétiés aux présentes lignes directrices.
7. Les résultats des plus récents tests visés aux articles 10 et 11, et la date de ces tests.
8. La quantité d'oxyde d'éthylène rejetée à l'atmosphère durant l'année civile précédente.
9. Le nombre et la durée de chaque défaillance de tout système de réduction des émissions assujéti aux présentes lignes directrices.
10. Le nombre de cycles de stérilisation effectués durant une défaillance de tout système de réduction des émissions assujéti aux présentes lignes directrices.

[40-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

#### Appointments

##### Name and position/Nom et poste

Blanchard, The Hon. Mr. Justice/L'hon. juge Edmond P.  
*National Defence Act and Queen's Regulations and Orders for the Canadian Forces/Loi sur la défense nationale et Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes*  
 Member and Chairperson — Renewal Committee/Membre et président —  
 Comité d'examen

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

#### Nominations

##### Order in Council/Décret en conseil

2005-1643

*Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

Boyd, Eileen Helene Karam Queen's Privy Council for Canada/Conseil privé de la Reine pour le Canada Assistant Clerk/Greffière adjointe Government of Canada/Gouvernement du Canada Commissioner to administer oaths/Commissaire à l'assermentation	2005-1647
Goodfellow, The Hon./L'hon. Walter R. E. <i>National Defence Act and Queen's Regulations and Orders for the Canadian Forces/Loi sur la défense nationale et Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes</i> Member — Renewal Committee/Membre — Comité d'examen	2005-1644
Labelle, Diane Florence Queen's Privy Council for Canada — Orders in Council/Conseil privé de la Reine pour le Canada — Décrets du Conseil Acting Assistant Clerk/Greffière adjointe intérimaire Government of Canada/Gouvernement du Canada Commissioner to administer oaths/Commissaire à l'assermentation	2005-1645
	2005-1646

September 21, 2005

Le 21 septembre 2005

JACQUELINE GRAVELLE  
*Manager*

*La gestionnaire*  
JACQUELINE GRAVELLE

[40-1-o]

[40-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## CANADA CORPORATIONS ACT

## LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Application for surrender of charter**Demande d'abandon de charte*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, an application for surrender of charter was received from

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
393115-3	CANADIAN FORUM FOR NATIONAL DEFENCE AND FOREIGN AFFAIRS	03/08/2005
416607-8	THE NATIONAL Coalition for Early Childhood Fine Arts Education	30/08/2005
377214-4	WATEROPOLIS CANADA CORPORATION	28/07/2005

September 23, 2005

Le 23 septembre 2005

AÏSSA AOMARI  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
AÏSSA AOMARI  
Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

[40-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## CANADA CORPORATIONS ACT

## LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Letters patent**Lettres patentes*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, letters patent have been issued to

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
430505-1	ADVOCIS PROTECTIVE ASSOCIATION	Toronto, Ont.	07/06/2005
430185-4	ASSOCIATION OF LABOUR SPONSORED INVESTMENT FUNDS	Toronto, Ont.	11/05/2005



File No. N <sup>o</sup> de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
428620-1	ATLANTIC RAINBOW BUSINESS ASSOCIATION INC.	Vernon Bridge, P.E.I.	02/08/2005
429365-7	Azande Community of Canada	Ottawa, Ont.	31/03/2005
431614-2	Azzi Social & Cultural Association (ASCA)	Ottawa, Ont.	12/07/2005
431417-4	B'NAI SHALOM CONGREGATION OF HALTON-PEEL	Mississauga, Ont.	23/06/2005
430537-0	BATTLEFORDS AND DISTRICT COMMUNITY FOUNDATION INC.	City of North Battleford, Sask.	10/06/2005
431657-6	BYTOWN WALKERS CLUB DE MARCHE	Ottawa, Ont.	22/07/2005
431444-1	Canada International Child Foundation	Coquitlam, B.C.	21/07/2005
431516-2	CANADA'S TELECOMMUNICATIONS HALL OF FAME FOUNDATION/ FONDATION DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE DE LA TÉLÉCOMMUNICATION DU CANADA	Ottawa, Ont.	09/08/2005
430461-6	CANADIAN FOLK AWARDS PROJECT	Ottawa, Ont.	15/07/2005
432034-4	CANADIAN INDEPENDENT MEDICAL CLINICS ASSOCIATION	Vancouver, B.C.	19/08/2005
431414-0	Canadian Spill Response Organization	Vancouver, B.C.	18/07/2005
431528-6	CARQUEST CANADA CHARITABLE FOUNDATION / FONDATION DE BIENFAISANCE CARQUEST CANADA	Toronto, Ont.	12/08/2005
431539-1	CHABAD CHAI CENTER/ CENTRE CHABAD CHAI	Montréal, Que.	27/07/2005
432171-5	CHINESE ARTS FESTIVAL OF CANADA / FESTIVAL DES ARTS CHINOIS DU CANADA	Montréal, Que.	17/08/2005
432029-8	CIRCLE OF WARMTH COMMUNITY SERVICES	Toronto, Ont.	18/08/2005
431646-1	COAST TO COAST AGAINST CANCER	Mississauga, Ont.	19/07/2005
431583-9	COMITÉ D'APPUI AU GUATEMALA	Région métropolitaine de Montréal (Qué.)	09/08/2005
430197-8	COMMUNICATIONS MÉDIA ÉVANGÉLIQUE GOSPEL MEDIA COMMUNICATIONS	Montréal (Qué.)	13/05/2005
431408-5	Continental African Family Outreach Services - Services Communautaires De Famille Africaine Continentale	Toronto, Ont.	18/07/2005
431914-1	Dagbon Net Incorporated	Nepean, Ont.	08/08/2005
432040-9	Deepwater Experiential Education Project of Canada	Toronto, Ont.	22/08/2005
431393-3	DOCTORS FOR HUMANITY	Oakville, Ont.	14/07/2005
431463-8	Edwardsburgh/Cardinal Business Association	Village of Cardinal in the Municipality of Edwardsburgh/Cardinal, Ont.	25/07/2005
431457-3	ENFORM CANADA	Calgary, Alta.	25/07/2005
430150-1	Environmental Technologies and Export Initiatives Association, Inc.	Winnipeg, Man.	19/05/2005
431534-1	EQUINOXE FOUNDATION INC. / FONDATION EQUINOXE INC.	Montréal, Que.	22/07/2005
431250-3	ETZENLEE TAHLTAN FAMILY CLAN ASSOCIATION	Duncan, B.C.	04/07/2005
431170-1	FOUNDATIONS WORKSHOPS CANADA, INC.	Vancouver, B.C.	29/06/2005
431627-4	FRATERNITE MONDIALE POUR LE DEVELOPPEMENT WORLD BROTHERHOOD FOR THE DEVELOPMENT	Gatineau (Qué.)	13/07/2005
431113-2	FUTURE YOUTH MOVEMENT	City of Windsor, County of Essex, Ont.	17/06/2005
430471-3	Gethsemane Ministries	Markham, Ont.	01/06/2005
431495-6	H.E.L.P. (HOPE ENVISIONS, LOVE PROVIDES) ENTERPRISES INC.	Town of St. Thomas, County of Elgin, Ont.	03/08/2005
431429-8	Helping Youth Through Educational Scholarships	Calgary, Alta.	19/07/2005
431515-4	HOSPICE CALEDON FOUNDATION	Caledon, Ont.	09/08/2005
431234-1	HUDA FOUNDATION OF CANADA	Edmonton, Alta.	29/06/2005
431491-3	HUMAN RESOURCES COUNCIL FOR THE VOLUNTARY/NON-PROFIT SECTOR - CONSEIL DES RESSOURCES HUMAINES POUR LE SECTEUR BÉNÉVOLE ET COMMUNAUTAIRE ET SANS BUT LUCRATIF	Ottawa, Ont.	02/08/2005
431230-9	IBPSA - Canada	Ottawa, Ont.	28/06/2005
431514-6	IFBB PROFESSIONAL LEAGUE - IFBB LIGUE PROFESSIONNELLE	Montréal, Que.	08/08/2005
429570-6	Immigration Interpreters Association	Toronto, Ont.	12/04/2005
431489-1	INSTITUTE FOR CITIZEN-CENTRED SERVICE / L'INSTITUT DES SERVICES AXÉS SUR LES CITOYENS	Toronto, Ont.	02/08/2005
430120-0	International Federation of Clinical Neurophysiology Fédération Internationale de Neurophysiologie Clinique	Vancouver, B.C.	10/05/2005
431314-3	ITS ALL GOOD (IAG)	Toronto, Ont.	08/07/2005
431866-8	JARISLOWSKY FRASER DONOR ADVISED FOUNDATION FONDATION DES DONATEURS JARISLOWSKY FRASER	Montréal, Que.	26/07/2005
431488-3	KEEP CANADA PURE FOUNDATION	City of Abbotsford, B.C.	02/08/2005
430540-0	L'ASSOCIATION CANADIENNE DE CYTOMÉTRIE - ACC Corporation	Montréal (Qué.)	13/06/2005
431361-5	LANDSCAPING BY NATURE	West Vancouver, B.C.	11/07/2005

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
430519-1	Lebanese Canadian Progressive Society	Regional Municipality of Peel, City of Mississauga, Ont.	26/05/2005
431240-6	L'I'L Lamb Daycare Centre Inc.	Toronto, Ont.	29/06/2005
431443-3	LIVING BRIDGE FOUNDATION	Toronto, Ont.	21/07/2005
431175-2	MIDDLE EAST CHRISTIANS ASSOCIATION	Willowdale, Ont.	30/06/2005
431458-1	MOLLY BRANT FOUNDATION	Kingston, Ont.	25/07/2005
429721-1	Mosaic Art Association of Canada	Toronto, Ont.	21/04/2005
431501-4	MUSLIM COUNCIL OF CANADA (MCC)	Toronto, Ont.	04/08/2005
430506-0	NATION AT PRAYER	Town of Markham, in the Regional Municipality of York, Ont.	07/06/2005
431373-9	National Mountain Centre - Centre National De Montagne	Canmore, Alta.	12/07/2005
431526-0	NFP Media Inc.	Toronto, Ont.	11/08/2005
430250-8	NORTH AMERICAN GENERAL MISSION	Village of Burgessville, North Norwich Township, Oxford County, Ont.	27/05/2005
431365-8	NORTHGATE MINISTRIES	Maberly, Ont.	12/07/2005
431465-4	ONTARIO CANCER BIOMARKER NETWORK	Toronto, Ont.	26/07/2005
431494-8	OVERCOMERS ASSEMBLY	Montréal, Que.	03/08/2005
431075-6	Paramedics For Children Canada Corporation	Peterborough, Ont.	22/06/2005
399271-3	PARTNERS IN HARVEST (CANADA)	Toronto, Ont.	27/12/2001
431434-4	Pay it Forward	Richmond Hill, Ont.	20/07/2005
430184-6	Peace Dividend Trust	Ottawa, Ont.	11/05/2005
431247-3	PEACE AND INTEGRATION SOCIETY CENTER Corporation CENTRE DE PAIX ET D'INTEGRATION DE SOCIETE	Saint-Laurent, Que.	30/06/2005
431238-4	PELEE ISLAND BIRD OBSERVATORY	Toronto, Ont.	29/06/2005
431130-2	Red Sky Métis Operations Council	District of Thunder Bay in the City of Thunder Bay, Ont.	21/06/2005
431464-6	RUSSELL TOWNSHIP ACADEMY	Township of Russell, Ont.	25/07/2005
431496-4	SAVE BABIES THROUGH SCREENING FOUNDATION OF CANADA	Ottawa, Ont.	03/08/2005
432243-6	SkillRoute Canada	Toronto, Ont.	15/08/2005
431639-8	SOMALI TEACHERS FOR EDUCATION AND PEACE	Ottawa, Ont.	18/07/2005
431454-9	SPRINGBOARD ATLANTIC INC.	Halifax, N.S.	22/07/2005
430523-0	STAR-CAN CULTURAL ASSOCIATION Inc. ASSOCIATION ÉTOILE CULTUREL CANADIENNE Inc.	LaSalle, Que.	25/07/2005
430154-4	STUDENTS FOR A FREE TIBET CANADA INC ETUDIANTS POUR UN TIBET LIBRE CANADA INC	Vancouver, B.C.	20/05/2005
432020-4	THE ANDY AND BETH BURGESS FAMILY FOUNDATION	Toronto, Ont.	15/08/2005
431478-6	THE CENTRE FOR THE ADVANCEMENT OF PROFESSIONAL COACHING	Brampton, Ont.	28/07/2005
431519-7	THE LOYALS OF CHRIST'S HEART (THE LOCSHEART)	Grimsby, Ont.	10/08/2005
432286-0	The S'Cool Public Education Foundation / La fondation scolaire de l'enseignement publique	Toronto, Ont.	02/09/2005
431486-7	TORONTO AREA SAFETY COALITION	Toronto, Ont.	29/07/2005
431382-8	TRUE VINE MINISTRIES	Regional Municipality of Peel, Ont.	13/07/2005
431512-0	überculture collective	Montréal, Que.	08/08/2005
431518-9	VICTORY ASSEMBLY INTERNATIONAL	Toronto, Ont.	09/08/2005
431104-3	Waterloo Pentecostal Assembly	City of Waterloo, in the Region of Waterloo, Ont.	15/06/2005
431499-9	WHEELS FOR HUMANITY	Town of Markham, Ont.	03/08/2005
431366-6	WOMEN IN SERVICE EVANGELISM (W.I.S.E.) INTERNATIONAL MINISTRIES	Collingwood, Ont.	12/07/2005
432087-5	WOODVALE PENTECOSTAL CHURCH CONSTRUCTION CORPORATION	Ottawa, Ont.	31/08/2005
431938-9	YoungCuts Film Festival Inc./ Festival de Films YoungCuts Inc.	Montréal, Que.	17/08/2005

September 23, 2005

Le 23 septembre 2005

AÏSSA AOMARI  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
 For the Minister of Industry

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
 AÏSSA AOMARI  
 Pour le ministre de l'Industrie

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
424320-0	Association of Canada Lands Surveyors Foundation Inc./ Fondation Association des Arpenteurs des Terres du Canada Inc.	05/07/2005
422275-0	CANADIAN PAYDAY LOAN ASSOCIATION	01/09/2005
179335-7	FONDATION JEUNESSES MUSICALES DU CANADA/ JEUNESSES MUSICALES OF CANADA FOUNDATION	20/06/2005
428150-1	Goldie Hawn's Bright Light Foundation Canada	17/08/2005
323725-7	HIGH ROAD FOUNDATION	17/08/2005
343462-1	NORLIEN FOUNDATION	10/08/2005
094765-2	RESPECT DE LA VIE - MOUVEMENT D'ÉDUCATION - R V M E	04/08/2005
423646-7	THE CANADIAN PIGGY BANK CHARITABLE FUND	11/08/2005
021724-7	THE CANADIAN SOCIETY OF BIOENGINEERING/ LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE GÉNIE AGROALIMENTAIRE ET DE BIOINGÉNIERIE	04/07/2005
299363-5	THE CENTRE FOR SUSTAINABLE TRANSPORTATION LE CENTRE POUR UN TRANSPORT DURABLE	11/07/2005
361183-3	The Community Action Centre (Eganville) Ontario	03/06/2005
049667-7	THE GUSTAV LEVINSCHI FOUNDATION - LA FONDATION GUSTAV LEVINSCHI	10/08/2005
372839-1	The Kanata Seniors Council Inc. Conseil des Aînés de Kanata Inc.	14/07/2005
291722-0	The NISSAN CANADA FOUNDATION/ LA FONDATION NISSAN CANADA	12/08/2005
429050-0	World Computer Exchange - Canada	08/08/2005

September 23, 2005

**AÏSSA AOMARI**  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

[40-1-o]

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

Le 23 septembre 2005

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
**AÏSSA AOMARI**  
Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent — Name change*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
031016-6	ASSOCIATION OF CANADIAN KNIGHTS OF THE SOVEREIGN MILITARY OF MALTA ASSOCIATION DES CHEVALIERS CANADIENS DE L'ORDRE SOUVERAIN ET MILITAIRE DE MALTA	Ordre souverain militaire hospitalier de St-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte - Association canadienne / Sovereign Military Order of St-John of Jerusalem of Rhodes and of Malta - Canadian Association	08/08/2005
346739-2	CAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY FONDATION CAA POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	AMA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY/ FONDATION AMA POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	30/05/2005
301307-3	Canadian Academic Institute in Athens L'Institut Canadien Académique en Athènes	Canadian Institute in Greece / L'Institut Canadien en Grèce	29/07/2005
425670-1	CORPORATION DES PROFESSIONNELS EN OSTÉOPATHIE DU QUÉBEC (CPOQ)	Corporation des professionnels ostéopathes du Québec (CPOQ)	02/08/2005
182628-0	G.C.I.U.-C.P.I. BENEFITS ADMINISTRATION CORPORATION S.I.G.C.-C.P.I. SOCIÉTÉ ADMINISTRATIVE DES AVANTAGES SOCIAUX	Graphic Communications Benefits Administration Corporation/ Communications Graphiques Société Administrative des avantages sociaux	17/08/2005

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
132997-9	OSTEOPOROSIS SOCIETY OF CANADA LA SOCIÉTÉ DE L'OSTÉOPOROSE DU CANADA	Osteoporosis Canada/ Ostéoporose Canada	19/07/2005
422275-0	THE CANADIAN ASSOCIATION OF COMMUNITY FINANCIAL SERVICE PROVIDERS	CANADIAN PAYDAY LOAN ASSOCIATION	01/09/2005
054090-1	THE CANADIAN ASSOCIATION OF PROSTHETISTS AND ORTHOTISTS ASSOCIATION CANADIENNE DES PROTHÉSISTES ET ORTHÉSISTES	CANADIAN ASSOCIATION FOR PROSTHETICS AND ORTHOTICS/ ASSOCIATION CANADIENNE EN PROTHÈSES ET ORTHÈSES	21/07/2005
384530-3	THE CANADIAN BUSINESS HALL OF FAME FOUNDATION	The Junior Achievement of Canada Foundation	29/07/2005
358258-2	THE JOEY AND ODETTE BASMAJI FAMILY FOUNDATION LA FONDATION DE LA FAMILLE JOEY ET ODETTE BASMAJI	La Fondation Odette et Joey Basmaji / The Odette and Joey Basmaji Foundation	21/07/2005
311453-8	THE OTTAWA REGIONAL CANCER CENTRE FOUNDATION/ LA FONDATION DU CENTRE RÉGIONAL DE CANCÉROLOGIE D'OTTAWA	Ottawa Regional Cancer Foundation/ Fondation du cancer de la région d'Ottawa	19/07/2005

September 23, 2005

**AÏSSA AOMARI**  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

[40-1-o]

Le 23 septembre 2005

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
**AÏSSA AOMARI**  
Pour le ministre de l'Industrie

[40-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****RADIOCOMMUNICATION ACT**

*Notice No. SMSE-011-05 — New issue of Radio Standards  
Specification 132 (RSS-132)*

Notice is hereby given that Industry Canada is releasing Issue 2 of Radio Standards Specification 132, which sets out requirements for the certification of transmitters and receivers for cellular systems in the 824-849 MHz and 869-894 MHz bands employing new technologies.

This RSS was updated in order to include new technical specifications to account for technology changes of cellular devices. This issue was also reformatted as a result of the relocation to RSS-Gen of the general requirements common to all or most RSSs. This revised RSS is

Radio Standards Specifications 132, Issue 2, *Cellular Telephones Employing New Technologies Operating in the Bands 824-849 MHz and 869-894 MHz* (RSS-132)

**General information**

The above-mentioned document will come into force as of the date of publication of this notice.

This document has been coordinated with the Radio Advisory Board of Canada (RABC).

The Radio Equipment Technical Standards Lists will be amended to reflect the above-mentioned change.

Any inquiries regarding this notice should be directed to the Manager, Radio Equipment Standards, (613) 990-4699 (telephone), (613) 991-3961 (fax), res.nmr@ic.gc.ca (email).

Interested parties should submit their comments within 90 days of the date of publication of this notice. Shortly after the close of

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

*Avis n° SMSE-011-05 — Nouvelle édition du Cahier des charges  
sur les normes radioélectriques 132 (CNR-132)*

Avis est par la présente donné qu'Industrie Canada publie la 2<sup>e</sup> édition du Cahier des charges sur les normes radioélectriques 132. Le CNR-132 prescrit les exigences requises pour la certification des émetteurs et des récepteurs utilisés dans des systèmes de téléphones cellulaires dans les bandes 824-849 MHz et 869-894 MHz utilisant de nouvelles technologies.

Ce CNR a été mis à jour pour incorporer les nouvelles prescriptions techniques et ainsi tenir compte de l'évolution technologique des dispositifs cellulaires. De plus, cette version a subi un reformatage pour tenir compte du fait que les exigences communes à la plupart des CNR ont été réunies dans le CNR-Gen. La version modifiée s'intitule :

Cahier des charges sur les normes radioélectriques 132, 2<sup>e</sup> édition, *Téléphones cellulaires utilisant de nouvelles technologies fonctionnant dans les bandes 824-849 MHz et 869-894 MHz* (CNR-132)

**Renseignements généraux**

Le document susmentionné entrera en vigueur à la date de publication du présent avis.

Ce document a fait l'objet d'une coordination avec le Conseil consultatif canadien de la radio (CCCR).

Des modifications seront apportées aux listes des normes applicables au matériel radio afin de refléter les changements susmentionnés.

Toute question sur cet avis devrait être adressée au Gestionnaire, Normes du matériel radioélectrique, (613) 990-4699 (téléphone), (613) 991-3961 (télécopieur), res.nmr@ic.gc.ca (courriel).

Les intéressés disposent de 90 jours après la date de publication du présent avis pour présenter leurs observations. Peu après la

the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

#### Submitting comments

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT), along with a note specifying the software, version number and operating system used, to the following email address: [res.nmr@ic.gc.ca](mailto:res.nmr@ic.gc.ca).

Written submissions should be addressed to the Director General, Spectrum Engineering, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title, and the notice reference number (SMSE-011-05).

#### Obtaining copies

Copies of this notice and documents referred to are available electronically on the Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

Official printed copies of *Canada Gazette* notices can be obtained from the *Canada Gazette* Web site at <http://canadagazette.gc.ca/publication-e.html> or by calling the sales counter of Canadian Government Publishing at (613) 941-5995 or 1-800-635-7943.

September 19, 2005

R. W. McCAUGHERN  
Director General  
Spectrum Engineering

[40-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### TRADE-MARKS ACT

#### *Geographical indications*

The Minister of Industry proposes that the following geographical indications be entered on the list of geographical indications kept pursuant to subsection 11.12(1) of the *Trade-marks Act*, where “(i)” refers to the file number, “(ii)” refers to the indication and whether it identifies a wine or spirit, “(iii)” refers to the territory, or the region or locality of a territory in which the wine or spirit is identified as originating, “(iv)” refers to the name of the responsible authority (the person, firm or other entity that is, by reason of state or commercial interest, sufficiently connected with and knowledgeable of the wine or spirit), “(v)” refers to the address in Canada for the responsible authority, and “(vi)” refers to the quality, reputation or other characteristic of the wine or spirit that, in the opinion of the Minister, qualifies that indication as a geographical indication:

- (i) File No. 1247383
- (ii) Cariñena (Wine)
- (iii) Spain—The municipalities of Aguarón, Aladrén, Alfamén, Almonacid de la Sierra, Alpartir, Cariñena, Cosuenda, Encinacorba, Longares, Mezalocha, Muel, Paniza, Tosos y Villanueva de Huerva
- (iv) Regulatory Council of the Denominación of Origen Cariñena, Camino de la Platera, 7, Cariñena 50400, Spain

clôture de la période de commentaires, toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web Gestion du spectre et télécommunications à l'adresse <http://strategis.gc.ca/spectre>.

#### Présentation des commentaires

Les intéressés sont invités à envoyer leurs commentaires sous forme électronique (WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT) à l'adresse suivante : [res.nmr@ic.gc.ca](mailto:res.nmr@ic.gc.ca). Les documents doivent être accompagnés d'une note précisant le logiciel, la version du logiciel et le système d'exploitation utilisés.

Les commentaires sur papier doivent être adressés au Directeur général, Génie du spectre, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0C8.

Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-011-05).

#### Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents auxquels il réfère sont disponibles électroniquement sur le site Web Gestion du spectre et télécommunications à l'adresse suivante : <http://strategis.gc.ca/spectre>.

La version imprimée officielle des avis de la *Gazette du Canada* est disponible sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazetteducanada.gc.ca/publication-f.html> ou en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au (613) 941-5995 ou au 1 800 635-7943.

Le 19 septembre 2005

Le directeur général  
Génie du spectre  
R. W. McCAUGHERN

[40-1-o]

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

#### *Indications géographiques*

Le ministre de l'Industrie propose que les indications géographiques suivantes soient insérées dans la liste des indications géographiques conservée en vertu du paragraphe 11.12(1) de la *Loi sur les marques de commerce*, où : « (i) » renvoie au numéro de dossier, « (ii) » renvoie à l'indication précisant s'il s'agit d'un vin ou d'un spiritueux, « (iii) » renvoie au territoire, ou à la région ou localité d'un territoire d'où provient le vin ou le spiritueux, « (iv) » renvoie au nom de l'autorité responsable (personne, firme ou autre entité qui, en raison de son état ou d'un intérêt commercial, est suffisamment associée au vin ou au spiritueux et le connaît bien), « (v) » renvoie à l'adresse au Canada de l'autorité responsable et « (vi) » renvoie à la qualité, la réputation ou à une autre caractéristique du vin ou du spiritueux qui, de l'opinion du ministre, rend pertinente cette indication en tant qu'indication géographique :

- (i) Numéro de dossier 1247383
- (ii) Cariñena (Vin)
- (iii) Espagne — Les municipalités suivantes : Aguarón, Aladrén, Alfamén, Almonacid de la Sierra, Alpartir, Cariñena, Cosuenda, Encinacorba, Longares, Mezalocha, Muel, Paniza, Tosos et Villanueva de Huerva
- (iv) Regulatory Council of the Denominación, of Origen Cariñena, Camino de la Platera, 7, Cariñena 50400, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden APA/2351/2002 de 11 septiembre de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order APA/2351/2002 of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of September 11, 2002), published in the *Boletín Oficial del Estado* [state official bulletin] (BOE) No. 229 of September 24, 2002.

(i) File No. 1248347

(ii) Penedès (Wine)

(iii) Spain—The municipalities of Abrera, Avifañonet (Avinyonet), Begas (Begues), Cabrera de Igalada, Canyellas (Canyelles), Castellet y Gornal (Castellet I Gornal), Castelví de la Marca, Castelví de Rosanes, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cubellas (Cubelles), Fontrubí, Gélida, Hostalets de Pierola, Las Cabanyas (Les Cabanyes), La Granada, La Llacuna, Martorell, Masquefa, Mediona, Odesa de Bonesvalls, Olérdola, Olivella, Pachs (Pacs), Piera, Plá del Penedès, Pontons, Puigdalba, San Cugat Sasgarrigas (Sant Cugat Sesarriegas), San Esteban Sasroviras (Sant Esteve Sesrovires), San Lorenzo de Hortóns (Sant Llorens de Hortons), San Martín de Sarroca (Sant Martí Sarroca), San Pedro de Ribas (Sant Pere de Ribas), San Pedro de Riudevitlles (Sant Pere de Riudebitlles), San Quintín de Mediona (Sant Quintí de Mediona), San Saduní de Noya (Sant Sadurní de Nola), Santa Fe del Penedès, Santa Margarita y Monjos (Santa Margarita i Monjos), Santa María de Miralles, Sitges, Subirats, Torrelavid (Torrelavit), Torrellas de Foix (Torrelles de Foix), Vallirana, Vilafranca del Penedès (Vilafranca del Penedès), Villanueva y Geltrú (Villanova i la Geltrú), Viloví, todos ellos de la provincia de Barcelona, and in the following municipalities of the province of Tarragona: Aiguamurcia, Albiñana (Albinyana), Arbós (Arboç), Bañeras (Banyeres), Belivey, Bonastre, Calafell, Creixell, Cunit, Bisbal del Penedès, Lloréns, Montmell, Roda de Bará (Roda de Berá), San Jaime dels Domenys (Sant Jaume dels Domenys), Santa Oliva y Vendrell.

(iv) Josep Ribas, Consejo Regulador de la Denominación d'Origen Penedès, Placa Agora, Poligono Industrial Domenys II, 08720 Vilafranca del Penedès, Spain

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 7 abril de 1976 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of April 7, 1976).

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin en vertu de la *Orden APA/2351/2002 de 11 septiembre de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle APA/2351/2002 du 11 septembre 2002 du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne), publiée dans le *Boletín Oficial del Estado* [bulletin officiel de l'État] (BOE) n° 229 du 24 septembre 2002.

(i) Numéro de dossier 1248347

(ii) Penedès (Vin)

(iii) Espagne — Les municipalités suivantes : Abrera, Avifañonet (Avinyonet), Begas (Begues), Cabrera de Igalada, Canyellas (Canyelles), Castellet y Gornal (Castellet I Gornal), Castelví de la Marca, Castelví de Rosanes, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cubellas (Cubelles), Fontrubí, Gélida, Hostalets de Pierola, Las Cabanyas (Les Cabanyes), La Granada, La Llacuna, Martorell, Masquefa, Mediona, Odesa de Bonesvalls, Olérdola, Olivella, Pachs (Pacs), Piera, Plá del Penedès, Pontons, Puigdalba, San Cugat Sasgarrigas (Sant Cugat Sesarriegas), San Esteban Sasroviras (Sant Esteve Sesrovires), San Lorenzo de Hortóns (Sant Llorens de Hortons), San Martín de Sarroca (Sant Martí Sarroca), San Pedro de Ribas (Sant Pere de Ribas), San Pedro de Riudevitlles (Sant Pere de Riudebitlles), San Quintín de Mediona (Sant Quintí de Mediona), San Saduní de Noya (Sant Sadurní de Nola), Santa Fe del Penedès, Santa pàquerette y Monjos (Santa pàquerette i Monjos), Santa María de Miralles, Sitges, Subirats, Torrelavid (Torrelavit), Torrellas de Foix (Torrelles de Foix), Vallirana, Vilafranca del Penedès (Vilafranca del Penedès), Villanueva y Geltrú (Villanova i la Geltrú), Viloví, todos ellos de la provincia de Barcelona, et dans les municipalités suivantes de la province de Tarragona : Aiguamurcia, Albiñana (Albinyana), Arbós (Arboç), Bañeras (Banyeres), Belivey, Bonastre, Calafell, Creixell, Cunit, Bisbal del Penedès, Lloréns, Montmell, Roda de Bará (Roda de Berá), San Jaime dels Domenys (Sant Jaume dels Domenys), Santa Oliva y Vendrell.

(iv) Josep Ribas, Consejo Regulador de la Denominación d'Origen Penedès, Placa Agora, Poligono Industrial Domenys II, 08720 Vilafranca del Penedès, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom cité en (ii) est reconnu et protégé comme une indication géographique de vin selon la *Orden de 7 abril de 1976 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne du 7 avril 1976).

(i) File No. 1248869

(ii) Somontano (Wine)

(iii) Spain—The municipalities of Abiego, Adahuesca, Alcalá del Obispo, Angüés, Antillón, Alquézar, Argavieso, Azara, Azlor, Barbastro, Barbuñales, Berbegal, Blecua-Torres, Bierge,

(i) Numéro de dossier 1248869

(ii) Somontano (Vin)

(iii) Espagne — Les municipalités suivantes : Abiego, Adahuesca, Alcalá del Obispo, Angüés, Antillón, Alquézar, Argavieso, Azara, Azlor, Barbastro, Barbuñales, Berbegal, Blecua-Torres,

Capella, Casbas de Huesca, Castellazuelo, Colungo, Estada, Estadilla, Fonz, Grado(E1), Graus, Hoz y Costean, Ibieca, Ilche, Laluega, Laperdiguera, Lascellas-Ponzano, Naval, Olvena, Peralta de Alcofea, Peraltilla, Perarrua, Pertusa, Pozán de Vero, Puebla de Castro (La), Salas Altas, Salas Bajas, Santa María de Dulcis, Secastilla, Siétamo y Torres de Alcanadre.

(iv) Consejo Regulador de la Denominación de Origen Somontano, Avenida de la Merced.64, 22300 Barbastro (Huesca), Spain

(v) Promotion Centre for Wines from Spain in Canada, Consulate of Spain, 2 Bloor Street E, Suite 1506, Toronto, Ontario M4W 1A8

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden APA/686/2003 de 13 de marzo de 2003 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of March 13, 2003), published in the state official bulletin BOE No. 75 of March 28, 2003.

Bierge, Capella, Casbas de Huesca, Castellazuelo, Colungo, Estada, Estadilla, Fonz, Grado(E1), Graus, Hoz y Costean, Ibieca, Ilche, Laluega, Laperdiguera, Lascellas-Ponzano, Naval, Olvena, Peralta de Alcofea, Peraltilla, Perarrua, Pertusa, Pozán de Vero, Puebla de Castro (La), Salas Altas, Salas Bajas, Santa María de Dulcis, Secastilla, Siétamo y Torres de Alcanadre.

(iv) Consejo Regulador de la Denominación de Origen Somontano, Avenida de la Merced.64, 22300 Barbastro (Huesca), Espagne

(v) Promotion Centre for Wines from Spain in Canada, Consulate of Spain, 2, rue Bloor Est, Bureau 1506, Toronto (Ontario) M4W 1A8

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin en vertu de la *Orden APA/686/2003 de 13 de marzo de 2003 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne du 13 mars 2003), publiée dans le bulletin officiel de l'État n° 75 du 28 mars 2003.

(i) File No. 1248871

(ii) Conca de Barberá (Wine)

(iii) Spain—Conca de Barberà is a Catalonian region in the north of the province of Tarragona. The vineyards supported by the designation of origin extend through the territory that integrates the following municipalities: Barberà de la Conca, Blancafort, Conesa, l'Espluga de Francoli, Forès, Montblanc, Pira, Rocafort de Queralt, Sarral, Senan, Solivella, Vallclara, Vilaverd and Vimbodi.

(iv) Josep Ribas, Consell Regulador de la Denominación d'Origen Conca de Barberá, C. Sant Josep, 18, 43400 Montblanc (Tarragona), Spain

(v) Commercial and Economic Office Promotion Centre "Wines from Spain" in Canada, Consulate of Spain, 2 Bloor Street E, Suite 1506, Toronto, Ontario M4W 1A8

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 14 de diciembre de 1989 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of December 14, 1989), published in the official state bulletin BOE No. 301 of December 16, 1989.

(i) Numéro de dossier 1248871

(ii) Conca de Barberá (Vin)

(iii) Espagne — Conca de Barberà est une région catalane dans le nord de la province espagnole de Tarragona. Les vignobles bénéficiant de l'appellation d'origine contrôlée s'étendent sur le territoire englobant les municipalités suivantes : Barberà de la Conca, Blancafort, Conesa, l'Espluga de Francoli, Forès, Montblanc, Pira, Rocafort de Queralt, Sarral, Senan, Solivella, Vallclara, Vilaverd et Vimbodi.

(iv) Josep Ribas, Consell Regulador de la Denominación d'Origen Conca de Barberá, C. Sant Josep, 18, 43400 Montblanc (Tarragona), Espagne

(v) Commercial and Economic Office Promotion Centre "Wines from Spain" in Canada, Consulate of Spain, 2, rue Bloor Est, Bureau 1506, Toronto (Ontario) M4W 1A8

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin en vertu de la *Orden de 14 de diciembre de 1989 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne du 14 décembre 1989), publiée dans le bulletin officiel de l'État BOE n° 301 du 16 décembre 1989.

(i) File No. 1251488

(ii) Utiel Requena (Wine)

(iii) Spain—The municipalities of Utiel, Requena, Caudete de la Fuentes, Venta del Moro, Villargordo del Cabriel, Fuenterrobles, Camporrobles, Sincarcas, and Siete Aguas, and the province of Valencia.

(iv) Consejo Regulador de la Denominación d'Origen Utiel-Requena, Sevilla 12, 46300 Utiel Valencia, Spain

(i) Numéro de dossier 1251488

(ii) Utiel Requena (Vin)

(iii) Espagne — Les municipalités de Utiel, Requena, Caudete de la Fuentes, Venta del Moro, Villargordo del Cabriel, Fuenterrobles, Camporrobles, Sincarcas et Siete Aguas et la province de Valence.

(iv) Consejo Regulador de la Denominación d'Origen Utiel-Requena, Sevilla 12, 46300 Utiel Valencia, Espagne

(v) Commercial and Economic Office Promotion Centre "Wines from Spain" in Canada, Consulate of Spain, 2 Bloor Street E, Suite 1506, Toronto, Ontario M4W 1A8

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 23 de noviembre de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of November 23, 2000), published in the state official bulletin BOE No. 297 of December 12, 2000.

June 2, 2005

DAVID EMERSON  
*Minister of Industry*

[40-1-o]

(v) Commercial and Economic Office Promotion Centre "Wines from Spain" in Canada, Consulate of Spain, 2, rue Bloor Est, Bureau 1506, Toronto (Ontario) M4W 1A8

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin en vertu de la *Orden de 23 de noviembre de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne du 23 novembre 2000), publiée dans le bulletin officiel de l'État BOE n° 297 du 12 décembre 2000.

Le 2 juin 2005

*Le ministre de l'Industrie*  
DAVID EMERSON

[40-1-o]



**PARLIAMENT**

**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Eighth Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 2, 2004.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, (613) 992-6443.

WILLIAM C. CORBETT  
*Clerk of the House of Commons*

**PRIVY COUNCIL OFFICE**

**PROCLAMATION**

*Appointment of a new Governor General*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 139, No. 8, on Tuesday, September 27, 2005.

[40-1-o]

**PARLEMENT**

**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-huitième législature

**PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ**

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 2 octobre 2004.

Pour obtenir d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, (613) 992-6443.

*Le greffier de la Chambre des communes*  
WILLIAM C. CORBETT

**BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ**

**PROCLAMATION**

*Nomination d'une nouvelle gouverneure générale*

Avis est donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 139, n° 8, le mardi 27 septembre 2005.

[40-1-o]

**COMMISSIONS****CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Grain corn from the United States of America — Decision*

On September 16, 2005, pursuant to subsection 31(1) of the *Special Import Measures Act*, the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) initiated an investigation into the alleged injurious dumping and subsidizing of grain corn in all forms, excluding seed corn (for reproductive purposes), sweet corn, and popping corn, originating in or exported from the United States of America. For further clarity, “grain corn in all forms” includes whole kernel corn and grain corn that has been processed in a limited way by cracking, crushing, rolling, grinding or flaking and includes ground corn such as corn flour, corn grits, corn meal, corn bran, sharps and other residues, corn which is hulled, sliced or kibbled, as well as grain corn mixed with other grains and oilseed (such as millet) which can be separated from the grain corn after importation. The product definition also includes white dent corn.

The goods in question are usually classified under the following Harmonized System classification numbers:

1005.90.00.11	1005.90.00.14	1102.20.00.00	1104.23.00.00
1005.90.00.12	1005.90.00.19	1103.13.00.10	2302.10.00.10
1005.90.00.13	1005.90.00.99	1103.13.00.20	2302.10.00.90

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will conduct a preliminary inquiry into the question of injury to the Canadian industry. The Tribunal will make a decision within 60 days of the date of initiation. If the Tribunal concludes that the evidence does not disclose a reasonable indication of injury, the investigation will be terminated.

**Information**

The statement of reasons regarding this decision will be issued within 15 days and will be available on the CBSA’s Web site at [www.cbsa.gc.ca/sima](http://www.cbsa.gc.ca/sima) or by contacting either Gilbert Huneault at (613) 954-7376 or Ron McTiernan at (613) 954-7271, or by fax at (613) 948-4844.

**Representations**

Interested persons are invited to file written submissions presenting facts, arguments and evidence relevant to the alleged dumping and subsidizing. Written submissions should be forwarded to the Canada Border Services Agency, Trade Programs Directorate, Anti-dumping and Countervailing Program, SIMA Registry and Disclosure Unit, 100 Metcalfe Street, 11th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0L8. To be given consideration in this investigation, this information should be received by October 24, 2005.

Any information submitted by interested persons concerning this investigation will be considered public information unless clearly marked confidential. When a submission is marked

**COMMISSIONS****AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D’IMPORTATION***Maïs-grain des États-Unis d’Amérique — Décision*

Le 16 septembre 2005, en vertu du paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d’importation*, le président de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ouvrait une enquête sur les présumés dumping et subventionnement dommageables du maïs-grain sous toutes ses formes, à l’exception du maïs de semence (utilisé à des fins de reproduction), du maïs sucré et du maïs à éclater, originaire ou exporté des États-Unis d’Amérique. Pour une plus grande clarté, le « maïs-grain sous toutes ses formes » inclut le maïs en grains entiers et le maïs-grain ayant fait l’objet d’une transformation limitée par concassage, écrasage, roulage, broyage ou floconnage et inclut la farine de maïs, la semoule de maïs, le gruau de maïs, les sons de maïs, les remoulages et autres résidus de maïs, le maïs mondé, tranché ou concassé, ainsi que le maïs-grain mélangé aux autres grains et graines oléagineuses (tel que le millet), qui peuvent être séparés du maïs-grain après importation. Cette définition comprend également le maïs blanc denté.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous les numéros de classement suivant du Système harmonisé :

1005.90.00.11	1005.90.00.14	1102.20.00.00	1104.23.00.00
1005.90.00.12	1005.90.00.19	1103.13.00.10	2302.10.00.10
1005.90.00.13	1005.90.00.99	1103.13.00.20	2302.10.00.90

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) entreprendra une enquête préliminaire sur la question de dommage causé à l’industrie canadienne. Il rendra une décision à cet égard dans les 60 jours suivant l’ouverture de l’enquête. Si le Tribunal conclut que les éléments de preuve n’indiquent pas, de façon raisonnable, qu’un dommage a été causé, l’enquête prendra fin.

**Renseignements**

L’énoncé des motifs portant sur cette décision sera disponible dans un délai de 15 jours sur le site Internet de l’ASFC à l’adresse [www.asfc.gc.ca/lmsi](http://www.asfc.gc.ca/lmsi). Vous pourrez vous en procurer une copie en communiquant par téléphone avec Gilbert Huneault au (613) 954-7376 ou avec Ron McTiernan au (613) 954-7271, ou par télécopieur au (613) 948-4844.

**Observations**

Les personnes intéressées sont invitées à soumettre par écrit tous les faits, arguments et éléments de preuve qu’elles jugent pertinents aux présumés dumping et subventionnement. Les exposés écrits doivent être envoyés à l’Agence des services frontaliers du Canada, Direction des programmes commerciaux, Programme des droits antidumping et compensateurs, Centre de dépôt et de communication de documents de la LMSI, 100, rue Metcalfe, 11<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L8. Ces renseignements doivent nous parvenir avant le 24 octobre 2005 afin d’être pris en considération dans le cadre de cette enquête.

Les renseignements présentés par les personnes intéressées aux fins de cette enquête seront considérés comme publics à moins qu’il ne soit clairement indiqué qu’ils sont confidentiels.

confidential, a non-confidential edited version of the submission must also be provided.

Ottawa, September 16, 2005

SUZANNE PARENT  
Director General  
Trade Programs Directorate

[40-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### CHANGE OF DATE OF PUBLIC HEARING

#### *Waterproof footwear and bottoms*

On March 23, 2005, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) gave notice that it had, pursuant to subsection 76.03(3) of the *Special Import Measures Act*, initiated an expiry review (Expiry Review No. RR-2004-008) of its finding made on December 8, 2000, in Inquiry No. NQ-2000-004, concerning waterproof footwear and bottoms of plastic or rubber, including moulded clogs, originating in or exported from the People's Republic of China, excluding ski boots, skating boots and all footwear subject to the order made by the Tribunal in Review No. RR-97-001.

The notice indicated that, should the Canada Border Services Agency make a determination of likelihood of continued or resumed dumping, the Tribunal's inquiry would resume on July 22, 2005, and that a public hearing would be held in the Canadian International Trade Tribunal Hearing Room, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario, commencing on October 17, 2005, at 9:30 a.m.

Notice is hereby given that the date of the commencement of the public hearing is changed to October 19, 2005, at 9:30 a.m.

Ottawa, September 21, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### COMMENCEMENT OF PRELIMINARY INJURY INQUIRY

#### *Grain corn*

Notice was received by the Secretary of the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) on September 16, 2005, from the Director General of the Anti-dumping and Countervailing Directorate at the Canada Border Services Agency stating that the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) had initiated an investigation into a complaint respecting the alleged injurious dumping and subsidizing of grain corn in all forms, excluding seed corn (for reproductive purposes), sweet corn, and popping corn, originating in or exported from the United States of America.

For further clarity, "grain corn in all forms" includes whole kernel corn and grain corn that has been processed in a limited way by cracking, crushing, rolling, grinding or flaking and includes ground corn such as corn flour, corn grits, corn meal, corn

Si l'exposé d'une personne intéressée contient des renseignements confidentiels, une version non confidentielle doit aussi être présentée.

Ottawa, le 16 septembre 2005

Le directeur général  
Direction des programmes commerciaux  
SUZANNE PARENT

[40-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### CHANGEMENT DE LA DATE DE L'AUDIENCE PUBLIQUE

#### *Chaussures et semelles extérieures étanches*

Le 23 mars 2005, le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a donné avis qu'il procédait au réexamen relatif à l'expiration (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2004-008), en vertu du paragraphe 76.03(3) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, des conclusions qu'il avait rendues le 8 décembre 2000, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2000-004, concernant les chaussures et les semelles extérieures étanches en matière plastique ou en caoutchouc, y compris les sabots obtenus par moulage, originaires ou exportées de la République populaire de Chine, à l'exclusion des chaussures de ski et de patinage et des chaussures faisant l'objet de l'ordonnance rendue par le Tribunal dans le cadre du réexamen n° RR-97-001.

L'avis indiquait que, dans l'éventualité où l'Agence des services frontaliers du Canada déciderait qu'il y aurait vraisemblablement poursuite ou reprise du dumping, l'enquête du Tribunal reprendrait le 22 juillet 2005 et qu'une audience publique serait tenue dans la salle d'audience du Tribunal canadien du commerce extérieur, au 18<sup>e</sup> étage du Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario), à compter du 17 octobre 2005, à 9 h 30.

Veillez noter par la présente que la date de l'audience publique est reportée au 19 octobre 2005, à 9 h 30.

Ottawa, le 21 septembre 2005

Le secrétaire  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### OUVERTURE D'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE

#### *Maïs-grain*

Le secrétaire du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a été avisé le 16 septembre 2005, par le directeur général de la Direction des droits antidumping et compensateurs de l'Agence des services frontaliers du Canada, que le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) avait ouvert une enquête sur une plainte concernant les présumés dumping et subventionnement dommageables du maïs-grain sous toutes ses formes, à l'exception du maïs de semence (utilisé à des fins de reproduction), du maïs sucré et du maïs à éclater, originaire ou exporté des États-Unis d'Amérique.

Pour une plus grande clarté, le « maïs-grain sous toutes ses formes » inclut le maïs en grains entiers et le maïs-grain ayant fait l'objet d'une transformation limitée par concassage, écrasage, roulage, broyage ou floconnage, et inclut la farine de maïs, la

bran, sharps and other residues, corn which is hulled, sliced or kibbled, as well as grain corn mixed with other grains and oilseed (such as millet) which can be separated from the grain corn after importation. The product definition also includes white dent corn.

Pursuant to subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Tribunal has initiated a preliminary injury inquiry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2005-001) to determine whether the evidence discloses a reasonable indication that the dumping and subsidizing of the subject goods have caused injury or retardation or are threatening to cause injury, as these words are defined in SIMA.

The Tribunal's inquiry will be conducted by way of written submissions. Each person or government wishing to participate in the inquiry must file a notice of participation with the Secretary on or before October 3, 2005. Each counsel who intends to represent a party in the inquiry must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Secretary on or before October 3, 2005.

On October 11, 2005, the Tribunal will distribute the public information received from the CBSA to all parties that have filed notices of participation and the confidential information to counsel who have filed a declaration and undertaking with the Tribunal.

Submissions by parties opposed to the complaint must be filed on or before October 19, 2005. These submissions should include evidence, e.g. documents and sources that support the factual statements in the submissions, and arguments concerning the questions of

- whether there are goods produced in Canada, other than those identified in the CBSA's statement of reasons for initiating the investigation, that are like goods to the allegedly dumped and subsidized goods;
- whether there is more than one class of allegedly dumped and subsidized goods;
- which domestic producers of like goods comprise the domestic industry; and
- whether the information before the Tribunal discloses a reasonable indication that the alleged dumping and subsidizing of the goods have caused injury or retardation, or threaten to cause injury.

The complainant may make submissions in response to the submissions of parties opposed to the complaint by October 27, 2005. At that time, other parties supporting the complaint may also make submissions to the Tribunal.

Under section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must submit to the Tribunal, at the time the information is provided, a statement designating the information as confidential, together with an explanation as to why that information is designated as confidential. Furthermore, the person must submit a non-confidential summary of the information designated as confidential or a statement indicating why such a summary cannot be made. (See *Procedural Guidelines for the Designation and Use of Confidential Information in Canadian International Trade Tribunal Proceedings* available on the Tribunal's Web site at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca).)

The *Canadian International Trade Tribunal Rules* govern these proceedings.

semoule de maïs, le gruau de maïs, les sons de maïs, remoulages et autres résidus de maïs, le maïs mondé, tranché ou concassé, ainsi que le maïs-grain mélangé aux autres grains et graines oléagineuses (tel que le millet) qui peuvent être séparés du maïs-grain après importation. Cette définition comprend également le maïs blanc denté.

Aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le Tribunal a ouvert une enquête préliminaire de dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2005-001) en vue de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des marchandises en question ont causé un dommage ou un retard, ou menacent de causer un dommage, les définitions de ces termes dans la LMSI s'appliquant.

Aux fins de son enquête, le Tribunal procédera sous forme d'exposés écrits. Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer à l'enquête doit déposer auprès du secrétaire un avis de participation au plus tard le 3 octobre 2005. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à l'enquête doit déposer auprès du secrétaire un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 3 octobre 2005.

Le 11 octobre 2005, le Tribunal transmettra les renseignements publics reçus de l'ASFC à toutes les parties qui ont déposé des avis de participation et transmettra les renseignements confidentiels aux conseillers qui ont déposé auprès du Tribunal un acte de déclaration et d'engagement.

Les exposés des parties qui s'opposent à la plainte doivent être déposés au plus tard le 19 octobre 2005. Ces exposés doivent comprendre des éléments de preuve, par exemple des documents et des sources à l'appui des énoncés des faits dans les observations, et des arguments concernant les questions suivantes :

- s'il se produit au Canada des marchandises, autres que les marchandises dénommées dans l'énoncé des motifs d'ouverture d'enquête de l'ASFC, similaires aux marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées;
- s'il existe plus d'une classe de marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées;
- quels producteurs nationaux de marchandises similaires sont compris dans la branche de production nationale;
- si les renseignements mis à la disposition du Tribunal indiquent, de façon raisonnable, que les présumés dumping et subventionnement des marchandises ont causé un dommage ou un retard, ou menacent de causer un dommage.

La partie plaignante aura l'occasion de présenter des observations en réponse aux exposés des parties qui s'opposent à la plainte au plus tard le 27 octobre 2005. Au même moment, les autres parties qui appuient la plainte peuvent aussi présenter des exposés au Tribunal.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, en même temps que les renseignements, une déclaration désignant comme tels les renseignements qu'elle veut garder confidentiels avec explication à l'appui. En outre, la personne doit fournir un résumé non confidentiel des renseignements désignés confidentiels ou une déclaration et une explication de tout refus de fournir le résumé. (Voir *Lignes directrices concernant le processus de désignation et d'utilisation des renseignements confidentiels dans une procédure du Tribunal canadien du commerce extérieur* disponible sur le site Web du Tribunal à l'adresse [www.tcce-citt.gc.ca](http://www.tcce-citt.gc.ca).)

Les *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur* s'appliquent à la présente enquête.

All submissions must be filed with the Tribunal in 25 copies. The Tribunal will distribute the public submissions to all parties that have filed notices of participation and any confidential submissions to counsel who have filed a declaration and undertaking.

The Secretary has sent the notice of commencement of preliminary injury inquiry and the inquiry schedule to domestic producer associations, as well as to importers and exporters with a known interest in the inquiry. The notice and schedule of key inquiry events are available on the Tribunal's Web site at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca).

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax), [secretary@citt-tcce.gc.ca](mailto:secretary@citt-tcce.gc.ca) (email).

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

Ottawa, September 19, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

Tous les exposés doivent être déposés auprès du Tribunal en 25 copies. Le Tribunal distribuera les exposés publics à toutes les parties ayant déposé des avis de participation et les exposés confidentiels aux conseillers qui ont déposé un acte de déclaration et d'engagement.

Le Secrétaire a fait parvenir l'avis d'ouverture d'enquête préliminaire de dommage et le calendrier d'enquête aux associations de producteurs domestiques, ainsi qu'aux importateurs et aux exportateurs qui, à la connaissance du Tribunal, sont intéressés par l'enquête. L'avis et le calendrier des étapes importantes de l'enquête sont affichés sur le site Web du Tribunal à l'adresse [www.tcce-citt.gc.ca](http://www.tcce-citt.gc.ca).

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécoeur), [secretaire@tcce-citt.gc.ca](mailto:secretaire@tcce-citt.gc.ca) (courriel).

La communication écrite et orale avec le Tribunal peut se faire en français ou en anglais.

Ottawa, le 19 septembre 2005

Le secrétaire  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### EXPIRY OF ORDER

#### *Carbon steel welded pipe*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice, pursuant to subsection 76.03(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), that its order made on July 24, 2001, in Expiry Review No. RR-2000-002, continuing, with amendment, its order made on July 25, 1996, in Review No. RR-95-002, continuing, without amendment, its finding made on July 26, 1991, in Inquiry No. NQ-90-005, and its finding made on January 23, 1992, in Inquiry No. NQ-91-003, concerning carbon steel welded pipe in the nominal size range 12.7 mm to 406.4 mm (1/2 in. to 16 in.) inclusive, in various forms and finishes, meeting one or more of the following specifications: ASTM A53, ASTM A120, ASTM A795, ASTM A252, ASTM A589 or AWWA C200-80, or equivalent specifications, including water well casing, piling pipe, sprinkler pipe and fencing pipe originating in or exported from Argentina, India, Romania, Chinese Taipei and Thailand, and carbon steel welded pipe produced to ASTM standards A53 or A120 in sizes from 13.7 mm (0.54 in.) to 406.4 mm (16.00 in.) outside diameter, with plain or finished ends and with black, regular mill coat or galvanized surface finishes originating in or exported from Brazil, is scheduled to expire (Expiry No. LE-2005-003) on July 23, 2006. Under SIMA, findings of injury or threat of injury and the associated special protection in the form of anti-dumping or countervailing duties expire five years from the date of the last order or finding, unless an expiry review has been initiated before that date. An expiry review will not be initiated unless the Tribunal decides that there is sufficient information to indicate that it is warranted.

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### EXPIRATION DE L'ORDONNANCE

#### *Tubes soudés en acier au carbone*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par la présente, aux termes du paragraphe 76.03(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), que l'ordonnance qu'il a rendue le 24 juillet 2001, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration n° RR-2000-002, prorogeant, avec modification, son ordonnance rendue le 25 juillet 1996, dans le cadre du réexamen n° RR-95-002, prorogeant, sans modification, ses conclusions rendues le 26 juillet 1991, dans le cadre de l'enquête n° NQ-90-005, et ses conclusions rendues le 23 janvier 1992, dans le cadre de l'enquête n° NQ-91-003, concernant les tubes soudés en acier au carbone de dimensions nominales variant entre 12,7 mm et 406,4 mm (1/2 po à 16 po) inclusivement, de diverses formes et finitions, satisfaisant à une ou à plusieurs des normes suivantes : ASTM A53, ASTM A120, ASTM A795, ASTM A252, ASTM A589 ou AWWA C200-80, ou aux normes équivalentes, y compris ceux pour le tubage de puits d'eau, les tubes pour pilotis, les tubes pour arrosage et les tubes pour clôture originaires ou exportés de l'Argentine, de l'Inde, de la Roumanie, du Taipei chinois et de la Thaïlande, et les tubes soudés en acier au carbone fournis pour répondre aux normes ASTM A53 ou A120, d'un diamètre extérieur variant entre 13,7 mm (0,54 po) à 406,4 mm (16,00 po), ayant des extrémités lisses ou finies et un fini de surface ordinaire noir ou galvanisé originaires ou exportés du Brésil, expirera (expiration n° LE-2005-003) le 23 juillet 2006. Aux termes de la LMSI, les conclusions de dommage ou de menace de dommage et la protection spéciale qui y est associée, soit par des droits antidumping ou des droits compensateurs, expirent cinq ans suivant la date de la dernière ordonnance ou des dernières conclusions, à moins qu'un réexamen relatif à l'expiration n'ait été entrepris avant cette date. Un réexamen relatif à l'expiration ne sera entrepris que si le Tribunal décide qu'il y a

Persons or governments requesting or opposing the initiation of an expiry review of the said order should file 20 copies of written public submissions containing relevant information, opinions and arguments, with the Secretary of the Tribunal not later than October 17, 2005. Persons or governments should endeavour to base their submissions exclusively on public information; however, confidential information relevant to the issues before the Tribunal may be filed, if necessary, along with a comprehensive public summary or edited version thereof.

Submissions should address all relevant factors, including

- the likelihood of continued or resumed dumping of the goods;
- the likely volume and price ranges of dumped imports if dumping were to continue or resume;
- the domestic industry's recent performance, including trends in production, sales, market share and profits;
- the likelihood of injury to the domestic industry if the order was allowed to expire, having regard to the anticipated effects of a continuation or resumption of dumped imports on the industry's future performance;
- any other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry;
- changes in circumstances, domestically or internationally, including changes in the supply of or demand for the goods, and changes in trends in, and sources of, imports into Canada; and
- any other matter that is relevant.

Where there are opposing views, each person or government that filed a submission in response to the notice of expiry will be given an opportunity to respond in writing to the representations of other persons or governments. In these circumstances, the Tribunal will distribute copies of the public submissions to each person or government that filed a submission with the Tribunal. Persons or governments wishing to respond to the submissions must do so not later than October 26, 2005. If confidential submissions have been filed, the Secretary will notify persons or governments and instruct them on how they may access these submissions through qualified counsel.

The Tribunal will issue a decision on November 9, 2005, on whether an expiry review is warranted based on the submissions and representations received and the responses to them.

- If there is no request for a review, the Tribunal will not initiate a review and the order will expire on its expiry date.
- If the Tribunal decides that a review is not warranted, the order will expire on its expiry date. The Tribunal will issue its reasons not later than 15 days after its decision.
- If the Tribunal decides to initiate a review, it will issue a notice of expiry review.

The Tribunal's *Draft Guideline on Expiry Reviews* can be found on its Web site at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca). In addition to providing more detailed information on the proceeding whereby the Tribunal determines if an expiry review is warranted, the draft guideline explains how an expiry review is conducted if the

suffisamment de renseignements pour le convaincre du bien-fondé d'un réexamen.

Les personnes ou les gouvernements qui désirent un réexamen relatif à l'expiration de cette ordonnance, ou qui s'y opposent, doivent déposer auprès du secrétaire du Tribunal, au plus tard le 17 octobre 2005, 20 copies de leurs exposés écrits publics faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents. Les personnes ou les gouvernements doivent tenter de ne fonder leurs exposés que sur des renseignements publics; cependant, des renseignements confidentiels portant sur les questions dont est saisi le Tribunal peuvent être déposés, le cas échéant, accompagnés d'un résumé public détaillé ou d'une version révisée de ces exposés.

Les exposés doivent traiter de tous les facteurs pertinents, entre autres :

- le fait qu'il y ait vraisemblablement poursuite ou reprise du dumping des marchandises;
- le volume et les fourchettes de prix éventuels des marchandises sous-évaluées s'il y a poursuite ou reprise du dumping;
- les plus récentes données concernant le rendement de la branche de production nationale, notamment les tendances en matière de production, les ventes, les parts de marché et les profits;
- le fait que la poursuite ou la reprise du dumping des marchandises causera vraisemblablement un dommage à la branche de production nationale en cas d'expiration de l'ordonnance, eu égard aux effets que la poursuite ou la reprise aurait sur le rendement de celle-ci;
- les faits ayant ou pouvant avoir une incidence sur le rendement de la branche de production nationale;
- tout changement au niveau national ou international touchant notamment l'offre ou la demande des marchandises et tout changement concernant les tendances en matière d'importation au Canada et concernant la source des importations;
- tout autre point pertinent.

Lorsque des points de vue différents sont exprimés, chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé en réponse à l'avis d'expiration aura l'occasion de répondre, par écrit, aux observations des autres personnes ou gouvernements. Dans ces circonstances, le Tribunal fera parvenir des copies des exposés publics à chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé auprès du Tribunal. Les personnes ou gouvernements qui désirent répondre aux exposés doivent le faire au plus tard le 26 octobre 2005. Si des exposés confidentiels sont déposés, le secrétaire en avisera les personnes ou les gouvernements expliquant la façon de procéder pour avoir accès à ces exposés par l'entremise de conseillers autorisés.

Le Tribunal rendra une décision le 9 novembre 2005 sur le bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration en se basant sur les exposés et les représentations reçus et les réponses à ceux-ci.

- Si le Tribunal ne reçoit pas de demande de réexamen, le Tribunal n'entreprendra pas de réexamen et l'ordonnance expirera à la date d'expiration.
- Si le Tribunal n'est pas convaincu du bien-fondé d'un réexamen, l'ordonnance expirera à la date d'expiration. Le Tribunal publiera ses motifs au plus tard 15 jours après sa décision.
- Si le Tribunal décide d'entreprendre un réexamen, il fera publier un avis de réexamen relatif à l'expiration.

L'*Ébauche de ligne directrice sur les réexamens relatifs à l'expiration* du Tribunal est disponible sur son site Web, à l'adresse [www.tcce-citt.gc.ca](http://www.tcce-citt.gc.ca). En plus de fournir des renseignements plus détaillés sur la procédure qu'emploie le Tribunal pour décider du bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration, ce document

Tribunal determines that one is warranted. In an expiry review, the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) first determines whether the expiry of the order or finding is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing of the goods. If the CBSA determines that the expiry of the order or finding in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing, the Tribunal will then conduct an inquiry to determine if the continued or resumed dumping or subsidizing is likely to result in injury or retardation. The Tribunal's notice of expiry review will provide more information on the expiry review process.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

Ottawa, September 20, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL INQUIRY

### *Electrical and electronics*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2005-017) from Radiation Detection Service, of North Lancaster, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. M9010-061087/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Royal Canadian Mounted Police. The solicitation is for the supply and delivery of rectifier power supplies. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

It is alleged that the tender documentation did not include the criteria for awarding the contract and that PWGSC improperly awarded the contract to a higher-priced bidder.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax).

Ottawa, September 22, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

explique la façon dont procède le Tribunal lorsqu'il décide qu'un réexamen est justifié. Dans le cadre d'un réexamen relatif à l'expiration, le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (l'ASFC) détermine, en premier lieu, si l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement des marchandises. Si l'ASFC juge que l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions à l'égard de toute marchandise causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement, le Tribunal procédera alors à une enquête pour déterminer si la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement causera vraisemblablement un dommage ou un retard. L'avis de réexamen relatif à l'expiration du Tribunal fournira plus de renseignements sur la procédure d'un réexamen relatif à l'expiration.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur), secretaire@tce-citt.gc.ca (courriel).

La communication écrite et orale avec le Tribunal peut se faire en français ou en anglais.

Ottawa, le 20 septembre 2005

Le secrétaire  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ENQUÊTE

### *Produits électriques et électroniques*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2005-017) déposée par Radiation Detection Service, de North Lancaster (Ontario), concernant un marché (invitation n° M9010-061087/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom de la Gendarmerie royale du Canada. L'invitation porte sur la fourniture et la livraison de redresseurs d'alimentation électrique. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Il est allégué que la documentation relative à l'appel d'offres n'énonçait pas les critères pour l'adjudication du contrat et que TPSGC avait incorrectement adjudgé le contrat à un fournisseur dont la soumission était plus élevée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 22 septembre 2005

Le secrétaire  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****INQUIRY**

*Quality control, testing, inspection and technical representative services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2005-019) from Vita-Tech Laboratories Ltd. (Vita-Tech) of Markham, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. 01948-050015/E) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of Agriculture and Agri-Food. The solicitation is for drug control services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

It is alleged that PWGSC improperly evaluated Vita-Tech's tender and that PWGSC did not provide an adequate debriefing by failing to provide pertinent information to Vita-Tech concerning the reasons for not selecting its tender.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax).

Ottawa, September 21, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****INQUIRY**

*Transportation, travel and relocation services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2005-020) from C2 Logistics Incorporated (C2) of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Invitation to Tender—Operation AUGURAL—Deployment) by the Department of National Defence (DND). The solicitation is for the provision of air charter services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

It is alleged that DND (1) failed to provide suppliers with a reasonable period of time to submit bids; (2) biased the technical specifications against the services offered by C2; (3) failed to clearly identify the evaluation criteria; and (4) failed to ensure that the procurement was conducted in a manner that ensured equal access to all suppliers.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre,

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****ENQUÊTE**

*Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2005-019) déposée par Vita-Tech Laboratories Ltd. (Vita-Tech), de Markham (Ontario), concernant un marché (invitation n° 01948-050015/E) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. L'invitation porte sur des services de contrôle des drogues. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Il est allégué que TPSGC a incorrectement évalué la soumission de Vita-Tech et que TPSGC n'a pas tenu une séance de compte rendu adéquate en omettant de transmettre des renseignements pertinents à Vita-Tech au sujet des motifs du rejet de sa soumission.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 21 septembre 2005

Le secrétaire  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****ENQUÊTE**

*Services de transport, de voyage et de déménagement*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2005-020) déposée par C2 Logistics Incorporated (C2), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (appel d'offres — opération AUGURAL — déploiement) passé par le ministère de la Défense nationale (MDN). L'invitation porte sur la prestation de services d'affrètement aériens. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Il est allégué que le MDN : (1) n'a pas accordé aux fournisseurs un délai raisonnable pour déposer leur soumission; (2) a formulé les spécifications de façon à établir un biais contre les services offerts par C2; (3) n'a pas indiqué clairement quels étaient les critères d'évaluation; (4) n'a pas fait en sorte que le marché se déroule de façon à assurer un accès égal à tous les fournisseurs.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard



15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax).

Ottawa, September 22, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
Secretary

[40-1-o]

Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa le 22 septembre 2005

*Le secrétaire*  
HÉLÈNE NADEAU

[40-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, (902) 426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (fax);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, (514) 283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (telephone), (416) 954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (telephone), (306) 780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (telephone), (780) 495-3214 (fax).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

*Secretary General*

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professional, Pièce 103, 2125, 11<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

*Secrétaire général*

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2005-469

*September 19, 2005*

Astral Broadcasting Group Inc.  
Eastern Canada

Approved — Permission to distribute in the high-definition format the pay television programming undertaking known as The Movie Network.

2005-470

*September 20, 2005*

Manitoulin Radio Communication Inc.  
Little Current, Ontario

Approved — Technical change for the radio programming undertaking CFRM-FM Little Current, as noted in the decision.

[40-1-o]

2005-469

*Le 19 septembre 2005*

Le Groupe de radiodiffusion Astral inc.  
L'Est du Canada

Approuvé — Permission de distribuer en format haute définition l'entreprise de programmation de télévision payante appelée The Movie Network.

2005-470

*Le 20 septembre 2005*

Manitoulin Radio Communication Inc.  
Little Current (Ontario)

Approuvé — Modification technique pour l'entreprise de programmation de radio CFRM-FM Little Current, telle qu'elle est indiquée dans la décision.

[40-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2005-7-3

Further to its Broadcasting Notices of Public Hearing CRTC 2005-7, 2005-7-1 and 2005-7-2 dated July 28, 2005, August 2, 2005, and September 16, 2005, relating to a public hearing which will be held on October 3, 2005, at 9:30 a.m., at the Best Western Charlottetown, 238 Grafton Street, Charlottetown, Prince Edward Island, the Commission announces that the deadline for submission of interventions and/or comments for this application is extended to September 26, 2005.

Correction to Item 9

New Glasgow, Nova Scotia

Application No. 2004-1354-2

Application by Hector Broadcasting Company Limited to convert radio station CKEC New Glasgow from the AM band to the FM band.

At the applicant's request, the average effective radiated power and maximum effective radiated power of the proposed station has been changed to 36 680 watts and 80 000 watts respectively.

The original frequency (94.1 MHz), channel (231C1) and antenna height of 207.8 m remain unchanged. The application therefore remains technically mutually exclusive with items 6, 7, and 8 for use of the 94.1 MHz frequency.

Please note that the Commission will consider the interventions already received, accepted and filed on the public file for Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2005-7.

Further to this amendment, the Commission will accept interventions that only relate to the change in technical parameters.

September 19, 2005

[40-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2005-8-1

Further to its Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2005-8 dated September 15, 2005, relating to a public hearing which will be held on November 14, 2005, at 9:30 a.m., at the Holiday Inn Sélect Québec, 395 De la Couronne Street, Québec,

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2005-7-3

À la suite de ses avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2005-7, 2005-7-1 et 2005-7-2 du 28 juillet 2005, du 2 août 2005 et du 16 septembre 2005 relativement à l'audience publique qui aura lieu le 3 octobre 2005, à 9 h 30, au Best Western Charlottetown, 238, rue Grafton, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), le Conseil annonce que la date limite des interventions ou des observations pour cette demande est prorogée jusqu'au 26 septembre 2005.

Correction à l'article 9

New Glasgow (Nouvelle-Écosse)

Numéro de demande 2004-1354-2

Demande présentée par Hector Broadcasting Company Limited afin de convertir la station de radio CKEC New Glasgow de la bande AM à la bande FM.

À la demande de la requérante, la puissance apparente rayonnée moyenne et la puissance apparente rayonnée maximale de la station proposée ont été modifiées respectivement à 36 680 watts et 80 000 watts.

La fréquence originale de 94,1 MHz (canal 231C1) et la hauteur de l'antenne de 207,8 m resteront inchangées. Donc, la demande reste concurrente avec les articles 6, 7 et 8 pour l'utilisation de la fréquence 94,1 MHz.

Il est à noter que le Conseil tiendra compte des interventions déjà reçues, acceptées et versées au dossier public à l'égard de l'avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2005-7.

À la suite de cette modification, le Conseil acceptera des interventions portant sur le changement de paramètres techniques seulement.

Le 19 septembre 2005

[40-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2005-8-1

À la suite de son avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2005-8 du 15 septembre 2005 relativement à l'audience publique qui aura lieu le 14 novembre 2005, à 9 h 30, au Holiday Inn Sélect Québec, 395, rue de la Couronne, Québec (Québec), le

Quebec, the Commission announces that the following item is amended and the changes are in bold:

Correction to Item 15

Saint-Hyacinthe, Quebec

Application No. 2004-0738-9

Application by Astral Media Radio inc. relating to the licence of the French-language commercial radio programming undertaking CFEI-FM Saint-Hyacinthe.

The licensee proposes to change the authorized contours by increasing the effective radiated power (ERP) from 3 000 watts to an average ERP of 33 200 watts and by relocating the transmitter **90 meters in the northeast direction** (maximum effective radiated power of 48 000 watts/antenna height of 99.6 metres).

September 23, 2005

[40-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-91

*Distribution of The Military Channel — Call for comments*

The Commission will accept comments that it receives on or before October 19, 2005. The Commission will not formally acknowledge comments. It will, however, fully consider all comments, and they will form part of the public record of the proceeding, provided that the procedures for filing set out in the public notice have been followed. The Canadian Cable Television Association may file a written reply to any comments received. Any such reply should be filed with the Commission, and a copy sent to the party that submitted the comment, by no later than October 31, 2005.

September 19, 2005

[40-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2005-92

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is October 28, 2005.

1. CanWest MediaWorks Inc. and Prime Television Holdco Inc., partners in a general partnership carrying on business as Prime TV  
Across Canada  
To amend the licence of the national English-language specialty television service known as Prime TV.
2. CanWest MediaWorks Inc. and TVA Group Inc., partners in a general partnership carrying on business as Mystery Partnership  
Across Canada  
To amend the licence of the national English-language specialty television service known as Mystery.
3. Canadian Broadcasting Corporation  
Urbainville, Prince Edward Island  
To amend the licence of the radio programming undertaking CBAF-FM-15 Charlottetown, Prince Edward Island.

Conseil annonce que l'article suivant est modifié et que les changements sont en caractère gras :

Correction à l'article 15

Saint-Hyacinthe (Québec)

Numéro de demande 2004-0738-9

Demande présentée par Astral Media Radio inc. relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio commerciale de langue française CFEI-FM Saint-Hyacinthe.

La titulaire propose de modifier le périmètre de rayonnement autorisé en changeant la puissance apparente rayonnée (PAR) de 3 000 watts à une PAR moyenne de 33 200 watts et en déplaçant l'antenne de **90 mètres en direction nord-est** (puissance apparente rayonnée maximale de 48 000 watts/hauteur de l'antenne de 99,6 mètres).

Le 23 septembre 2005

[40-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-91

*Distribution de The Military Channel — Appel d'observations*

Le Conseil tiendra compte des observations déposées au plus tard le 19 octobre 2005. Le Conseil n'accusera pas officiellement réception des observations. Il en tiendra toutefois pleinement compte et il les versera au dossier public de la présente instance, à la condition que la procédure de dépôt énoncée dans l'avis ait été suivie. L'Association Canadienne de télévision par câble peut déposer une réplique écrite à toute observation reçue. Cette réplique doit être déposée auprès du Conseil au plus tard le 31 octobre 2005 et une copie doit être signifiée dans chaque cas à l'auteur de l'observation.

Le 19 septembre 2005

[40-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2005-92

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 28 octobre 2005.

1. CanWest MediaWorks Inc. et Prime Television Holdco Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Prime TV  
L'ensemble du Canada  
En vue de modifier la licence de l'entreprise nationale de télévision spécialisée de langue anglaise appelée Prime TV.
2. CanWest MediaWorks Inc. et Groupe TVA inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Mystery Partnership  
L'ensemble du Canada  
En vue de modifier la licence de l'entreprise nationale de télévision spécialisée de langue anglaise appelée Mystery.
3. Société Radio-Canada  
Urbainville (Île-du-Prince-Édouard)  
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CBAF-FM-15 Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard).

4. Canadian Broadcasting Corporation  
St. Edward, Prince Edward Island  
To amend the licence of the radio programming undertaking  
CBAF-FM-15 Charlottetown, Prince Edward Island.

September 23, 2005

4. Société Radio-Canada  
St. Edward (Île-du-Prince-Édouard)  
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio  
CBAF-FM-15 Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard).

Le 23 septembre 2005

[40-1-o]

[40-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****ARISE AND WALK MINISTRIES****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Arise and Walk Ministries has changed the location of its head office to 302 River Road, Corbyville, Ontario K0K 1V0.

September 22, 2005

PETER FRASER  
*President*

[40-1-o]

**ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT PARTICIPÉ (A.D.E.P.)****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that the Association pour le développement participé (A.D.E.P.) has changed the location of its head office to the city of Chambly, province of Quebec.

September 15, 2005

CLAUDE WILSON  
*President*

[40-1-o]

**BANK OF AMERICA, NATIONAL ASSOCIATION, SUCCESSOR-BY-MERGER TO FLEET NATIONAL BANK****WELLS FARGO BANK NORTHWEST, NATIONAL ASSOCIATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 1, 2005, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Partial Termination of Lease dated August 26, 2005, by Bank of America, National Association, Successor-by-Merger to Fleet National Bank, relating to 473 railcars; and
2. Partial Release of Security Interest dated August 15, 2005, by Wells Fargo Bank Northwest, National Association, relating to 473 railcars.

September 1, 2005

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP  
*Barristers and Solicitors*

[40-1-o]

**CANADIAN ASSOCIATION OF TRANSPLANTATION/ ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPLANTATION****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Canadian Association of Transplantation/Association Canadienne de Transplantation has changed

**AVIS DIVERS****ARISE AND WALK MINISTRIES****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Arise and Walk Ministries a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé au 302, chemin River, Corbyville (Ontario) K0K 1V0.

Le 22 septembre 2005

*Le président*  
PETER FRASER

[40-1-o]

**ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT PARTICIPÉ (A.D.E.P.)****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que l'Association pour le développement participé (A.D.E.P.) a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Chambly, province de Québec.

Le 15 septembre 2005

*Le président*  
CLAUDE WILSON

[40-1-o]

**BANK OF AMERICA, NATIONAL ASSOCIATION, SUCCESSOR-BY-MERGER TO FLEET NATIONAL BANK****WELLS FARGO BANK NORTHWEST, NATIONAL ASSOCIATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 1<sup>er</sup> septembre 2005 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résiliation partielle du contrat de location en date du 26 août 2005, par la Bank of America, National Association, Successor-by-Merger to Fleet National Bank, concernant 473 wagons;
2. Mainlevée partielle du contrat de sûreté en date du 15 août 2005, par la Wells Fargo Bank Northwest, National Association, concernant 473 wagons.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2005

*Les conseillers juridiques*  
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[40-1-o]

**CANADIAN ASSOCIATION OF TRANSPLANTATION/ ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPLANTATION****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Canadian Association of Transplantation/Association Canadienne de Transplantation a

the location of its head office to Site 122, 23330 Township Road 522, Sherwood Park, Alberta T8B 1H8.

March 17, 2005

INGRID LARSEN  
*President*

[40-1-o]

changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à l'emplacement 122, 23330, chemin de canton 522, Sherwood Park (Alberta) T8B 1H8.

Le 17 mars 2005

*La présidente*  
INGRID LARSEN

[40-1-o]

## CLAUDE RESOURCES INC.

### PLANS DEPOSITED

Claude Resources Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Claude Resources Inc. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the Information Services Corporation of Saskatchewan, at Regina, under deposit No. 101875888, a description of the site and plans for the construction of a bridge over a small 2-metre-wide channel of Munro Lake. Munro Lake is located 5 km east of Seabee Gold Mine, at 55°41'04" north latitude and 103°32'31" west longitude. Seabee Gold Mine is located approximately 120 km northeast of La Ronge, Saskatchewan.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

September 14, 2005

SHANE BORCHARDT  
*Environmental Coordinator*

[40-1-o]

## CLAUDE RESOURCES INC.

### DÉPÔT DE PLANS

La société Claude Resources Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Claude Resources Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et aux bureaux de la Information Services Corporation of Saskatchewan (la société des services de l'information de la Saskatchewan), à Regina, sous le numéro de dépôt 101875888, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un pont au-dessus d'un petit chenal d'une largeur de 2 mètres qui est tributaire du lac Munro. Celui-ci est situé à 5 km à l'est de la mine d'or Seabee, à 55°41'04" de latitude nord par 103°32'31" de longitude ouest. La mine d'or Seabee est située à environ 120 km au nord-est de La Ronge, en Saskatchewan.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 14 septembre 2005

*Le coordonnateur des services environnementaux*  
SHANE BORCHARDT

[40-1]

## DENIS BENOIT

### PLANS DEPOSITED

Denis Benoit hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Denis Benoit has deposited with the Minister of Transport and in the Land Registry Office of Northumberland County, at Miramichi, New Brunswick, under deposit No. 20974623, a description of the site and plans of aquaculture site MS-0511 in Tabusintac Bay, at Tabusintac.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all

## DENIS BENOIT

### DÉPÔT DE PLANS

Denis Benoit donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Denis Benoit a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement du comté de Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 20974623, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole MS-0511 dans la baie de Tabusintac, à Tabusintac.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront

comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brantville, September 19, 2005

DENIS BENOIT

[40-1-o]

considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Brantville, le 19 septembre 2005

DENIS BENOIT

[40-1-o]

## DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

### PLANS DEPOSITED

The Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, has deposited with the Minister of Transport and in the Registry of Deeds of the Land Registry Office of Charlotte County, New Brunswick, under deposit No. 20988235, a description of the site and plans of the proposed dredging and floating docks and existing docks and fill at Lords Cove Harbour, Bay of Fundy, Charlotte County, New Brunswick, on the lot bearing PID No. 15004609, property of Her Majesty in right of Canada.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

October 1, 2005

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

[40-1-o]

## EDWIN BOULAY

### PLANS DEPOSITED

Edwin Boulay hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Edwin Boulay has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Gaspé, Quebec, under deposit No. 12678343, a description of the site and plans of an aquaculture site in the northwest basin to Gaspé Harbour, in Gaspé Bay, at Gaspé, abutting Rose Bridge (navigational chart No. 4416).

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 901 Du Cap-Diamant Street, Suite 310, Québec, Québec G1K 4K1. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this

## MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

### DÉPÔT DE PLANS

La Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement des titres du comté de Charlotte (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 20988235, une description de l'emplacement et les plans des travaux de dragage et des quais flottants projetés ainsi que des travaux de remblayage et des quais actuels dans le havre de Lords Cove, dans la baie de Fundy, comté de Charlotte, au Nouveau-Brunswick, sur le terrain portant le NIP 15004609, propriété de Sa Majesté du chef du Canada.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2005

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

[40-1-o]

## EDWIN BOULAY

### DÉPÔT DE PLANS

Edwin Boulay donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Edwin Boulay a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Gaspé (Québec), sous le numéro de dépôt 12678343, une description de l'emplacement et les plans d'un site aquacole dans le bassin nord-ouest du havre de Gaspé, dans la baie de Gaspé, à Gaspé, en face de Rose Bridge (carte nautique n° 4416).

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 901, rue du Cap-Diamant, Bureau 310, Québec (Québec) G1K 4K1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront

notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Gaspé, September 19, 2005

EDWIN BOULAY

[40-1-1]

## ENCANA CORPORATION

### PLANS DEPOSITED

Encana Corporation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Encana Corporation has deposited with the Minister of Transport and in the office of the Government Agent at Prince George, British Columbia, under deposit No. 1000033, a description of the site and plans of the bridge over Delkpay Creek, located at kilometre 54+577 on a proposed access route.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Prince George, September 20, 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-0]

## ENCANA CORPORATION

### PLANS DEPOSITED

Encana Corporation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Encana Corporation has deposited with the Minister of Transport and in the office of the Government Agent at Prince George, British Columbia, under deposit No. 1000031, a description of the site and plans of the bridge over Dilly Creek, located at kilometre 27+560 on a proposed access route.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Prince George, September 20, 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-0]

considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Gaspé, le 19 septembre 2005

EDWIN BOULAY

[40-1-0]

## ENCANA CORPORATION

### DÉPÔT DE PLANS

La Encana Corporation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Encana Corporation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de l'agent du gouvernement à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000033, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Delkpay, situé à la borne kilométrique 54+577 sur une voie d'accès proposée.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Prince George, le 20 septembre 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-0]

## ENCANA CORPORATION

### DÉPÔT DE PLANS

La Encana Corporation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Encana Corporation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de l'agent du gouvernement à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000031, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Dilly, situé à la borne kilométrique 27+560 sur une voie d'accès proposée.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Prince George, le 20 septembre 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-0]



**ENCANA CORPORATION****PLANS DEPOSITED**

Encana Corporation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Encana Corporation has deposited with the Minister of Transport and in the office of the Government Agent at Prince George, British Columbia, under deposit No. 1000032, a description of the site and plans of the bridge over Yesshadle Creek, located at kilometre 16+857 on a proposed access route.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Prince George, September 20, 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-o]

**FIRST UNION RAIL CORPORATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 1, 2005, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Two Memoranda of Assignment effective as of August 30, 2005, between Greenbrier Leasing Corporation and First Union Rail Corporation.

September 22, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[40-1-o]

**JEAN-GUY AND CLAUDETTE ROBICHAUD****PLANS DEPOSITED**

Jean-Guy and Claudette Robichaud hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Jean-Guy and Claudette Robichaud have deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northumberland County, at Miramichi, New Brunswick, under deposit No. 21002028, a description of the site and plans of shellfish aquaculture lease MS-1079 for off-bottom and suspended culture in Neguac Bay, at Neguac, near Hay Island.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters

**ENCANA CORPORATION****DÉPÔT DE PLANS**

La Encana Corporation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Encana Corporation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de l'agent du gouvernement à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000032, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Yesshadle, situé à la borne kilométrique 16+857 sur une voie d'accès proposée.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Prince George, le 20 septembre 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
BRIAN KOLODY

[40-1-o]

**FIRST UNION RAIL CORPORATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 1<sup>er</sup> septembre 2005 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

Deux résumés de convention de cession en vigueur à compter du 30 août 2005 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la First Union Rail Corporation.

Le 22 septembre 2005

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[40-1-o]

**JEAN-GUY ET CLAUDETTE ROBICHAUD****DÉPÔT DE PLANS**

Jean-Guy et Claudette Robichaud donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Jean-Guy et Claudette Robichaud ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 21002028, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole MS-1079 pour la culture de mollusques en surélévation et en suspension dans la baie de Neguac, à Neguac, près de l'île Hay.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme

Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Neguac, September 22, 2005

JEAN-GUY AND CLAUDETTE ROBICHAUD

[40-1-o]

## JOHN WISHART AND ROBBIE WISHART

### PLANS DEPOSITED

John Wishart and Robbie Wishart hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, John Wishart and Robbie Wishart have deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northumberland County, at Miramichi, New Brunswick, under deposit No. 20956935, a description of the site and plans of the suspended oyster culture in Tabusintac Bay, New Brunswick, at the north side of the mouth of the Tabusintac River, in front of Lot MS-0985.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Neguac, September 16, 2005

JOHN WISHART AND ROBBIE WISHART

[40-1-o]

## LAKE OF THE WOODS DISTRICT PROPERTY OWNERS ASSOCIATION INC.

### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Lake of the Woods District Property Owners Association Inc. has changed the location of its head office to the city of Kenora, province of Ontario.

June 7, 2005

TODD SELLERS  
*President*

[40-1-o]

## MISSING LINK SNOWMOBILE CLUB

### PLANS DEPOSITED

Missing Link Snowmobile Club hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act,

de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Neguac, le 22 septembre 2005

JEAN-GUY ET CLAUDETTE ROBICHAUD

[40-1-o]

## JOHN WISHART ET ROBBIE WISHART

### DÉPÔT DE PLANS

John Wishart et Robbie Wishart donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. John Wishart et Robbie Wishart ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 20956935, une description de l'emplacement et les plans d'une ostréiculture en suspension dans la baie de Tabusintac, au Nouveau-Brunswick, du côté nord de l'embouchure de la rivière Tabusintac, en face du lot MS-0985.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Neguac, le 16 septembre 2005

JOHN WISHART ET ROBBIE WISHART

[40-1]

## LAKE OF THE WOODS DISTRICT PROPERTY OWNERS ASSOCIATION INC.

### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Lake of the Woods District Property Owners Association Inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Kenora, province d'Ontario.

Le 7 juin 2005

*Le président*  
TODD SELLERS

[40-1-o]

## MISSING LINK SNOWMOBILE CLUB

### DÉPÔT DE PLANS

Le Missing Link Snowmobile Club donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage

Missing Link Snowmobile Club has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Renfrew, at Pembroke, Ontario, under deposit No. 0429706, a description of the site and plans of the installation of a snowmobile bridge over Deux Rivières Creek, at Deux-Rivières, Ontario, from Lot 18, Concession B, to Lot 19, Concession B.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Mackey, April 21, 2005

ALBERT CHARTIER

[40-1-o]

décrit ci-après. Le Missing Link Snowmobile Club a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Renfrew, à Pembroke (Ontario), sous le numéro de dépôt 0429706, une description de l'emplacement et les plans de l'installation d'un pont pour motoneiges au-dessus du ruisseau Deux Rivières, à Deux-Rivières, en Ontario, du lot 18, concession B, au lot 19, concession B.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Mackey, le 21 avril 2005

ALBERT CHARTIER

[40-1-o]

## MUNICIPAL DISTRICT OF LESSER SLAVE RIVER NO. 124

### PLANS DEPOSITED

Associated Engineering Alberta Ltd., on behalf of the Municipal District of Lesser Slave River No. 124, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Associated Engineering Alberta Ltd. has deposited with the Minister of Transport and in the Land Titles Office for the province of Alberta, at Edmonton, under deposit No. 052 4891, a description of the site and plans for the replacement of the bridge over the Pembina River, from the east side to the west side on a local road, in the southwest quarter of Section 35, Township 65, Range 02, west of the Fifth Meridian.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Edmonton, September 21, 2005

ASSOCIATED ENGINEERING ALBERTA LTD.

[40-1-o]

## MUNICIPAL DISTRICT OF LESSER SLAVE RIVER NO. 124

### DÉPÔT DE PLANS

La société Associated Engineering Alberta Ltd., au nom du Municipal District of Lesser Slave River No. 124, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Associated Engineering Alberta Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement des titres fonciers de la province d'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 052 4891, une description de l'emplacement et les plans des travaux qui visent à remplacer le pont au-dessus de la rivière Pembina, de la rive est à la rive ouest sur une route locale, dans le quart sud-ouest de la section 35, canton 65, rang 02, à l'ouest du cinquième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Edmonton, le 21 septembre 2005

ASSOCIATED ENGINEERING ALBERTA LTD.

[40-1]

## TRACY ALAN EDKINS

### PLANS DEPOSITED

Tracy Alan Edkins, on behalf of Tramar Farms, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Tramar Farms has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of New Westminster, British Columbia, under

## TRACY ALAN EDKINS

### DÉPÔT DE PLANS

Tracy Alan Edkins, au nom de la Tramar Farms, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Tramar Farms a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de

deposit No. 1000011, a description of the site and plans of an aquaculture facility on Freke Anchorage, at Okeover Inlet, in front of Lot 2406311.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

October 1, 2005

TRACY ALAN EDKINS

[40-1-o]

New Westminster (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000011, une description de l'emplacement et les plans d'une installation d'aquaculture dans le mouillage Freke, dans l'anse Okeover, en face du lot 2406311.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2005

TRACY ALAN EDKINS

[40-1]

**PROPOSED REGULATIONS****RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Fisheries and Oceans, Dept. of</b>		<b>Pêches et des Océans, min. des</b>	
Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations .....	3224	Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance.....	3224
<b>Health, Dept. of</b>		<b>Santé, min. de la</b>	
Regulations Amending the Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations .....	3229	Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre).....	3229
<b>Public Service Commission</b>		<b>Commission de la fonction publique</b>	
Candidacy Regulations .....	3236	Règlement concernant les candidatures .....	3236
Investigation of Allegations of Improper Political Activities Regulations.....	3241	Règlement concernant les enquêtes sur les allégations d'activités politiques irrégulières.....	3241
<b>Transport, Dept. of</b>		<b>Transports, min. des</b>	
Regulations Amending the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations .....	3246	Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance.....	3246
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Introduction of Technical Standards Documents Nos. 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 and 401), the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995 .....	3256	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (introduction des documents de normes techniques n <sup>os</sup> 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 et 401), le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile ...	3256

## Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations

### Statutory authority

*Fishing and Recreational Harbours Act*

### Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The *Fishing and Recreational Harbours Regulations* are made pursuant to the *Fishing and Recreational Harbours Act* and control the use of harbours under the administration of the Department of Fisheries and Oceans (DFO). The Regulations apply to all of the harbours listed in Schedule I. The current amendment will remove reference to 93 harbours that have been divested, add one harbour to the Schedule, and modify the name of one existing harbour.

In February 1995, as part of the government-wide Program Review exercise, the Minister of Fisheries and Oceans announced that the entire inventory of DFO recreational harbours would be divested to eliminate the costs associated with operating and repairing these facilities. The Minister also announced that the number of DFO fishing harbours would be reduced to focus on those harbours that are most important to the commercial fishing industry.

The divestiture process involves extensive site assessments, public consultations and negotiations. For each divestiture candidate, DFO determines whether another organization is interested in assuming responsibility for managing the harbour. First refusal is always given to other federal departments or provincial agencies. If these agencies express no interest, then municipalities and aboriginal groups where the harbours are located are approached. After that, take-over offers from area non-profit organizations, such as cottage associations or preservation societies, are considered.

Where an interest is expressed, negotiations are undertaken and, when finalized to the satisfaction of all concerned parties, ownership and management of the harbour is transferred. In some cases, repairs to harbour structures are either undertaken or funded by DFO to limit liability. In all cases, covenants are included in transfer documents to ensure that harbours remain open to the public for a set period (usually a minimum of five years) and that all services offered at the time of divestiture are maintained for the same period at the existing level.

Where none of the above groups expresses any interest in assuming harbour management, unsafe harbour structures are generally demolished and the property is returned to the Province or offered for public sale at market value.

## Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance

### Fondement législatif

*Loi sur les ports de pêche et de plaisance*

### Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

Le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance est établi en vertu de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et il régit l'utilisation des ports qui relèvent de l'administration du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Le Règlement s'applique à tous les ports figurant sur la liste de l'annexe I. La modification actuelle aura pour effet de supprimer la référence aux 93 ports qui ont été cédés, d'ajouter un port à l'annexe et de changer le nom d'un port existant.

En février 1995, dans le cadre de l'examen des programmes à l'échelle du gouvernement, le ministre des Pêches et des Océans a annoncé que l'ensemble des ports de plaisance du MPO serait cédé, afin d'éliminer les coûts reliés à leur exploitation et à leur réparation. Le ministre a également annoncé que le nombre des ports de pêche du MPO serait réduit pour accorder la priorité aux ports les plus importants du point de vue de l'industrie de la pêche commerciale.

Le processus de cession comprend des évaluations approfondies des sites, des consultations publiques et des négociations. Dans chaque cas, le MPO détermine si un autre organisme est intéressé à assumer les responsabilités de gestion du port. Un droit de premier refus est toujours accordé aux autres ministères fédéraux ou aux organismes provinciaux. Dans le cas où ces organismes ne forment aucun intérêt, les municipalités et les groupes autochtones où sont situés les ports sont approchés. Par la suite, le cas échéant, les offres de reprise présentées par des organismes sans but lucratif de la région, comme les associations de villégiature ou les sociétés de préservation, sont prises en compte.

Lorsqu'un intérêt est formulé, des négociations sont entreprises et lorsqu'elles aboutissent à la satisfaction de toutes les parties concernées, la propriété et la gestion du port sont transférées. Dans certains cas, des réparations des installations portuaires sont soit réalisées ou financées par le MPO, pour limiter ses responsabilités. Dans tous les cas, des clauses sont incluses dans le document de transfert, afin d'assurer que les ports demeurent ouverts au public durant une période donnée (généralement un minimum de cinq ans) et que tous les services offerts au moment de la cession sont maintenus durant la même période au niveau existant.

Dans les cas où aucun des groupes cités ne formule d'intérêt pour l'administration du port, les installations portuaires non sécuritaires sont généralement démolies et la propriété est cédée à la province ou mise en vente publique à la valeur du marché.

Since the last amendment in November 2002, an additional 93 harbours (41 being fishing harbours) have been divested and their names will be deleted from Schedule I of the Regulations. Since the divestiture initiative began in 1995, approximately 42 percent of DFO controlled harbours have been divested (897 of 2 137 harbours).

At two of the harbours being removed from Schedule I, the infrastructure remains the responsibility of DFO. The three Small Craft Harbours Program locations at Petit-de-Grat, Nova Scotia (Petit-de-Grat — Fisherman's Wharf, Petit-de-Grat — Co-op Wharf and Petit-de-Grat — North Entrance Breakwater) will now be managed as one harbour. This amendment will modify the name of the combined harbour location to "Petit-de-Grat."

This amendment will also add one harbour to Schedule I. The community of Charlottetown is located in Southern Labrador, in the province of Newfoundland and Labrador. It is a very active fishing community in a generally under-serviced area, which meets the criteria for support under the Small Craft Harbours Program. Adequate infrastructure in this area of Labrador is essential to the commercial fishery. Adding this location to Schedule I will permit funding by DFO, under the Small Craft Harbours Program.

#### **Alternatives**

For the locations being removed from Schedule I, ownership has already been legally transferred to another party, or the DFO structures have been demolished. This amendment is simply an administrative procedure to update the regulatory schedule of harbours. There is no alternative to this amendment. Failing to delete the divested harbours from the Regulations could mislead the public into believing that DFO still has responsibility for them.

The alternative to the addition of a harbour to the Schedule would be to provide a grant or contribution to the community. Grants and contributions are limited in their terms and conditions. Scheduling a harbour gives the Department full funding flexibility and is consistent with the type of support provided to other fishing communities by the Small Craft Harbours Program. By limiting Small Craft Harbours Program funding to the harbour locations that are listed in Schedule I, the Department makes it clear to the public how this program's funds are being distributed.

#### **Benefits and costs**

This amendment will delete from Schedule I the names of the 93 harbours whose ownership and management has been legally transferred to other organizations. Amending the Regulations is the final step in this round of divestitures.

This proposal will have no impact on the public, as the harbours in question have already been divested.

The one-time cost associated with each divestiture is highly variable and is offset by the long-term avoidance of harbour maintenance and infrastructure repair costs.

The divestiture of recreational harbours and the reduction in the number of fishing harbours allows DFO to focus its resources on essential fishing harbours. In Fiscal Year 2003-04, the Department spent more than \$2 million for maintenance and repair of infrastructure at recreational and non-essential fishing harbours. These costs are expected to increase significantly in the next few years, putting increasing pressure on the Small Craft Harbours Program budget. Core fishing harbours, properly maintained and

Depuis la dernière modification de novembre 2002, 93 ports supplémentaires (dont 41 ports de pêche) ont été cédés et leurs noms seront rayés de l'annexe I du Règlement. Depuis le début de l'initiative de dessaisissement en 1995, environ 42 p. 100 des ports gérés par le MPO ont été cédés (897 sur 2 137 ports).

Dans deux des ports qui sont rayés de la liste de l'annexe I, le MPO demeure responsable de l'infrastructure. Les trois emplacements du programme des Ports pour petits bateaux situés à Petit-de-Grat, en Nouvelle-Écosse (Petit-de-Grat — Quai des pêcheurs, Petit-de-Grat — Quai de la Co-op et Petit-de-Grat — Brise-lames de l'entrée nord), seront dorénavant gérés comme un seul et même port. La présente modification aura pour effet de modifier le nom de l'emplacement regroupé, sous le nom de « Petit-de-Grat ».

La présente modification aura également pour effet d'ajouter un port à l'annexe I. Charlottetown est une localité située dans le sud du Labrador, dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est une collectivité de pêcheurs très active, dans une région généralement mal desservie, qui répond aux critères de soutien par le programme des Ports pour petits bateaux. Une infrastructure adéquate dans cette région du Labrador est essentielle à la pêche commerciale. L'ajout de ce lieu à l'annexe I permettra au MPO d'accorder un financement dans le cadre du programme des Ports pour petits bateaux.

#### **Solutions envisagées**

Pour les lieux rayés de l'annexe I, la propriété a déjà été transférée légalement à une autre partie, ou les installations du MPO ont été démolies. Cette modification n'est qu'une simple procédure administrative pour mettre à jour l'annexe des ports figurant dans le Règlement. Il n'y a pas d'autres options. Le défaut de rayer du Règlement les ports cédés pourrait induire le public en erreur et l'amener à croire que le MPO conserve la responsabilité de ces ports.

La solution de rechange à l'ajout d'un port à l'annexe consisterait à accorder une subvention ou une contribution à la collectivité. Les subventions et les contributions sont limitées dans leurs modalités et leurs conditions. L'inscription d'un port à l'annexe donne au Ministère une pleine latitude en termes de financement et elle est compatible avec le type de soutien accordé aux autres collectivités de pêcheurs par le programme des Ports pour petits bateaux. En limitant le financement qu'il accorde en vertu de ce programme aux seuls lieux qui sont énumérés sur la liste de l'annexe I, le Ministère fait bien comprendre au public le principe de la répartition des fonds du programme.

#### **Avantages et coûts**

Cette modification supprimera de l'annexe I les noms de 93 ports dont la propriété et la gestion ont été légalement transférées à d'autres organismes. La modification du Règlement constitue l'étape finale de ce cycle de dessaisissement.

Cette proposition n'aura aucune incidence sur le public, étant donné que les ports en question ont déjà été cédés.

Les coûts ponctuels associés à chaque cession varient beaucoup et ils seront compensés par les économies à long terme en frais d'entretien et de réparation des ports.

La cession des ports de plaisance et la réduction du nombre de ports de pêche permettent au MPO de cibler ses ressources sur les ports de pêche essentiels. Pendant l'exercice 2003-2004, le Ministère a consacré plus de deux millions de dollars à l'entretien et à la réparation de ports de plaisance et de ports de pêche non essentiels. Ces coûts devraient augmenter considérablement dans les prochaines années, ce qui accroîtra la pression sur le budget du programme des Ports pour petits bateaux. Avec les ressources et

resourced, will better serve the commercial fishing industry and the departmental priorities.

The new name given to the harbour at Petit-de-Grat, Nova Scotia, is simply an administrative adjustment. The three Small Craft Harbours Program locations in this area will now be jointly managed as one harbour. Two of the locations will be removed from Schedule I and the remaining location is being re-named "Petit-de-Grat." This amalgamation is expected to facilitate the day-to-day management of the various harbour facilities in these locations and the Department will continue to be responsible for all facilities. There will be no cost associated with this change and no impact on the public.

The addition of Charlottetown, province of Newfoundland and Labrador, to Schedule I will place a new site under the administration of the Department of Fisheries and Oceans. DFO considers this location to be essential to the commercial fishing industry. On addition to Schedule I, this site will become eligible to receive funding under the Small Craft Harbours Program. This will be very positive for the community, as there will be new investment of \$150,000 for the construction of new harbour facilities that will be appropriate for the local commercial fishing fleet.

The funding of one new harbour is expected to have a negligible impact on the Small Craft Harbours Program. The Program has sufficient flexibility to accommodate one new harbour with no change to the overall program budget.

### **Consultation**

The divestiture process included extensive local consultations by DFO regional and field staff familiar with the individual harbours. Before divesting the management of any harbour, consultations were held with users, local governments and community groups, provincial agencies, local Members of Parliament and interested parties. The time frame for this process is almost two years, allowing time for all interested parties to consult with the Department.

The consultation component of the divestiture process is designed to ensure that all parties involved, including those using the harbours, are satisfied with the final negotiated result. Those affected by proposed divestitures were assured that all harbours to be taken over by another agency or organization will continue to be operated as public facilities for five years. In addition, harbours transferred to other levels of government or non-profit organizations are made safe before divestiture. The only harbours sold to private interests are those harbours no longer in use or those for which no interest in assuming their management was expressed.

This aspect of the regulatory amendment is not expected to cause any negative public reaction as the harbours in question have already been divested and this amendment is merely bringing the Regulations up to date.

The modification of the harbour name at Petit-de-Grat, Nova Scotia, is an administrative adjustment that will not cause any negative public reaction. This change in name will better reflect the combined management of the three Small Craft Harbours Program locations in this community.

The addition of Charlottetown, province of Newfoundland and Labrador, to Schedule I is being done in consultation with the local community. Discussions have been held with the local fishermen's committee and other community representatives in the Southern Labrador area. Additional meetings between the community and Small Craft Harbours Program area personnel will be

l'entretien qui conviennent, les ports de pêche essentiels correspondront mieux aux priorités ministérielles et aux besoins de l'industrie de la pêche commerciale.

Le changement de nom du port de Petit-de-Grat (Nouvelle-Écosse) n'est qu'un simple ajustement administratif. Les trois installations du programme des Ports pour petits bateaux de cet endroit seront maintenant gérées ensemble, en tant que port unique. Deux d'entre elles seront supprimées de l'annexe I, tandis que la troisième portera maintenant le nom de « Petit-de-Grat ». Cette fusion devrait faciliter la gestion quotidienne des différentes installations portuaires de cet endroit, installations dont le MPO continuera d'être responsable. Ce changement n'entraînera aucun coût et n'aura aucune incidence sur le public.

L'inscription de Charlottetown (Terre-Neuve-et-Labrador) à l'annexe I ajoutera un nouveau lieu sous la régie du MPO. Celui-ci considère ce lieu comme essentiel à l'industrie de la pêche commerciale. Une fois inscrit à la liste de l'annexe I, cet emplacement deviendra admissible à un financement dans le cadre du programme des Ports pour petits bateaux. Cela sera très positif pour la collectivité, car 150 000 dollars seront investis pour la construction de nouvelles installations portuaires que pourra utiliser la flottille locale de pêche commerciale.

Le financement d'un seul nouveau port ne devrait avoir qu'une incidence négligeable sur l'ensemble du programme des Ports pour petits bateaux. Ce programme a la marge de manœuvre nécessaire pour soutenir un port de plus sans que l'ensemble de son budget n'en souffre.

### **Consultations**

La procédure de cession a inclus de vastes consultations locales menées par le personnel régional et local du MPO familiarisé avec les différents ports. Avant de céder la gestion d'un port, des consultations ont été menées avec les usagers, les autorités locales et les groupes communautaires, les organismes provinciaux, les députés locaux et les parties intéressées. L'échéance de ce processus est de presque deux ans, ce qui constitue un délai suffisant pour toutes les parties intéressées qui souhaitent consulter le Ministère.

Le volet consultation de la procédure de cession vise à assurer que toutes les parties concernées, dont celles qui utilisent les ports, sont satisfaites du résultat final de la négociation. Les personnes touchées par les cessions proposées ont été assurées que tous les ports repris par d'autres organismes continueront à être exploités en tant qu'installations publiques durant cinq ans. De plus, les ports transférés à d'autres ordres de gouvernement ou à des organismes sans but lucratif sont rendus sécuritaires avant la cession. Les seuls ports vendus à des intérêts privés sont des ports qui ne sont plus utilisés ou ceux pour lesquels aucun intéressé n'a formulé le désir d'en assumer la gestion.

Cet aspect de la modification du Règlement ne devrait pas susciter de réactions négatives du public, étant donné que les ports en question ont déjà été cédés et que cette modification ne fait que mettre à jour le Règlement.

La modification du nom de port de Petit-de-Grat (Nouvelle-Écosse) est un ajustement administratif qui ne suscitera aucune réaction négative du public. Ce changement de nom reflétera mieux l'unification de la gestion des trois emplacements du programme des Ports pour petits bateaux dans cette localité.

L'ajout de Charlottetown (Terre-Neuve-et-Labrador) à l'annexe I est effectué en consultation avec la collectivité locale. Des discussions ont eu lieu avec le comité local des pêcheurs et d'autres représentants de la collectivité dans la région du sud du Labrador. D'autres réunions entre des représentants locaux et des fonctionnaires du programme des Ports pour petits bateaux du



held to determine the location of any new infrastructure, construction and long-term harbour management.

### Compliance and enforcement

The proposed amendments are not subject to enforcement action because they are simply updating the Regulations.

### Contacts

David Rupar, Manager, Resources and Information, Small Craft Harbours, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 998-1636 (telephone), (613) 952-6788 (fax); and Susan Pilkington, Planning Officer, Legislative and Regulatory Affairs, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-0122 (telephone), (613) 990-2811 (fax).

secteur auront lieu pour déterminer l'emplacement des nouvelles infrastructures, ainsi que les paramètres des travaux de construction et de la gestion à long terme du port.

### Respect et exécution

Les modifications proposées ne sont pas sujettes à des mesures de mise en application, du fait qu'elles consistent simplement à mettre à jour le Règlement.

### Personnes-ressources

David Rupar, Gestionnaire, Ressources et Information, Ports pour petits bateaux, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 998-1636 (téléphone), (613) 952-6788 (télécopieur), et Susan Pilkington, Agente de planification, Affaires législatives et réglementaires, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-0122 (téléphone), (613) 990-2811 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 9 of the *Fishing and Recreational Harbours Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Fishing and Recreational Harbours Regulations*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to David Rupar, Manager, Resources and Information, Small Craft Harbours, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6.

Ottawa, September 26, 2005

DIANE LABELLE

*A/Assistant Clerk of the Privy Council*

## REGULATIONS AMENDING THE FISHING AND RECREATIONAL HARBOURS REGULATIONS

### AMENDMENTS

1. Items 6, 65, 67, 105, 138, 143, 219, 248, 256, 258, 269, 318, 325, 371, 379, 381, 395, 420, 443, 444, 453, 465, 469, 481, 503, 520, 521, 524, 534, 535, 548, 550, 555, 561, 607, 609, 622, 624, 665, 680, 684, 718, 720, 721, 733, 740, 756, 784, 801, 808, 836, 843, 890, 903, 908, 925, 968, 997, 999, 1015, 1028, 1042, 1049.1, 1053, 1083, 1094, 1109, 1114, 1160, 1171, 1174, 1177, 1229, 1252, 1325, 1385, 1413, 1434, 1475, 1499, 1528, 1549, 1563, 1571, 1653, 1656, 1768, 1877, 1940, 1995, 2053, 2096 and 2121 of Schedule I to the *Fishing and Recreational Harbours Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

2. Item 998 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Item	Name or Location of Harbour
998.	Petit-de-Grat

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 9 de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada*, Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à David Rupar, Gestionnaire, Ressources et information, Ports pour petits bateaux, Ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6.

Ottawa, le 26 septembre 2005

*La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,*

DIANE LABELLE

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PORTS DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

### MODIFICATIONS

1. Les articles 6, 65, 67, 105, 138, 143, 219, 248, 256, 258, 269, 318, 325, 371, 379, 381, 395, 420, 443, 444, 453, 465, 469, 481, 503, 520, 521, 524, 534, 535, 548, 550, 555, 561, 607, 609, 622, 624, 665, 680, 684, 718, 720, 721, 733, 740, 756, 784, 801, 808, 836, 843, 890, 903, 908, 925, 968, 997, 999, 1015, 1028, 1042, 1049.1, 1053, 1083, 1094, 1109, 1114, 1160, 1171, 1174, 1177, 1229, 1252, 1325, 1385, 1413, 1434, 1475, 1499, 1528, 1549, 1563, 1571, 1653, 1656, 1768, 1877, 1940, 1995, 2053, 2096 et 2121 de l'annexe I du *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*<sup>1</sup> sont abrogés.

2. L'article 998 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Nom du port ou du lieu où il est situé
998.	Petit-de-Grat

<sup>1</sup> SOR/78-767

<sup>1</sup> DORS/78-767

**3. Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after Item 1742:**

<b>Item</b>	<b>Name or Location of Harbour</b>
1743.	Charlottetown

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

**3. L'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1742, de ce qui suit :**

<b>Article</b>	<b>Nom du port ou du lieu où il est situé</b>
1743.	Charlottetown

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

## Regulations Amending the Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations

### Statutory authority

*Hazardous Products Act*

### Sponsoring department

Department of Health

## Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)

### Fondement législatif

*Loi sur les produits dangereux*

### Ministère responsable

Ministère de la Santé

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The purpose of this regulatory initiative is to further restrict the limits for the leaching of lead and cadmium from the lip and rim area of drinking vessels with a distinctive exterior decorative pattern. This is accomplished by amending section 5 of the *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* pursuant to the *Hazardous Products Act* to reflect the current industry standard for the lip and rim area of drinking vessels set by the Society of Glass and Ceramic Decorators (SGCD) in 1999.

This regulatory amendment is in line with Health Canada's commitment to

- eliminate unnecessary lead exposure in children through its proposed Lead Risk Reduction Strategy for Consumer Products;
- reduce the exposure of the Canadian public to heavy metals such as lead and cadmium; and
- protect the Canadian public against risk factors over which they have little control.

Lead oxide is used in glazes as a flux or a substance to cause or promote melting. Advantages of lead glazes include

- a lower melting point and gradual melting;
- a smooth and bright glaze, free from blemishes;
- a fairly low coefficient of expansion, making it fit for most pottery and glassware without the formation of a network of cracks in the glaze; and
- the ability to produce a variety of finishes (clear, bright, opaque, matte or textured) as well as rich and brilliant colours in various hues.

Cadmium sulfide is used in glazes as a light yellow or orange pigment.

Appreciable amounts of lead and cadmium can leach from these glazes into foods, especially foods that are acidic. Ingestion of lead and cadmium can have serious health consequences. Lead can cause headache, weakness, fatigue, joint pain, nausea, abdominal cramps and vomiting. Continued exposure to low

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

La présente initiative de réglementation vise à renforcer les restrictions sur les limites de plomb et de cadmium que peuvent libérer les bords et rebords de récipients à boire ornés, à l'extérieur, d'un motif décoratif caractéristique. À cette fin, l'article 5 du *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)* est modifié conformément à la *Loi sur les produits dangereux*, de manière à refléter la norme en vigueur dans l'industrie qu'a établie la Society of Glass and Ceramic Decorators (SGCD) en 1999.

La présente modification réglementaire concorde avec l'engagement pris par Santé Canada :

- d'éliminer les risques inutiles d'exposition au plomb chez les enfants par l'entremise de sa Stratégie de réduction des risques liés au plomb dans le cadre du Programme de la sécurité des produits de consommation;
- de réduire les risques d'exposition à des métaux lourds, tels que le plomb et le cadmium, chez la population canadienne;
- de protéger les Canadiens et les Canadiennes contre les facteurs de risque sur lesquels ils ne peuvent exercer pratiquement aucun contrôle.

L'oxyde de plomb est employé dans les glaçures comme fondant ou substance qui provoque ou accélère la fonte. Parmi les avantages des glaçures au plomb, mentionnons les suivants :

- un point de fusion inférieur et une fusion graduelle;
- une glaçure lisse et brillante sans imperfection;
- un coefficient de dilatation thermique assez faible, ce qui rend l'oxyde de plomb adaptable à la plupart des poteries et des articles de verre et empêche la formation de craquelures sur la glaçure;
- la capacité de produire divers finis (transparent, brillant, opaque, fini mat ou texturé), de même que des couleurs riches et brillantes de différentes teintes.

Quant au sulfure de cadmium, on l'emploie pour donner une coloration jaunâtre ou orangée à la glaçure.

Les glaçures peuvent libérer des quantités élevées de plomb et de cadmium dans les aliments, notamment les aliments acides. L'ingestion de plomb et de cadmium peut avoir de graves conséquences sur la santé. Le plomb peut causer des maux de tête, de la faiblesse, de la fatigue, des douleurs aux articulations, des

amounts of lead can affect the brain and nervous system, causing forgetfulness, depression, memory loss and disturbances in physical and mental performance. Lead exposure can also cause anaemia. High amounts of lead can damage the brain and kidneys, affect male fertility, and increase the risk of miscarriages, stillbirths and premature deliveries in pregnant women. The risk of lead poisoning is higher in children because their developing bodies absorb more lead, eliminate less lead, and are more sensitive to lead's damaging effects. Exposure to low amounts of lead while in the womb, during infancy or early childhood can result in lower body size, behavioural problems such as hyperactivity, learning disabilities and reduced intelligence. Very high amounts of lead can cause convulsions, reversible kidney damage, permanent brain damage, coma and death. High amounts of cadmium can cause abdominal pain, burning sensations, nausea, vomiting, diarrhea, muscle cramps and dizziness. Continued exposure to low amounts of cadmium can cause kidney damage and fragile bones. Studies in animals show that exposure to high amounts of cadmium during pregnancy causes behavioural and learning disabilities in the young.

The *Hazardous Products Act* prohibits or restricts the advertisement, sale, and importation of products which are or are likely to be a danger to the health or safety of the public. Under the authority of the *Hazardous Products Act*, the *Hazardous Products (Glazed Ceramics) Regulations* were introduced in 1972 to reduce the risk of lead and cadmium poisoning from glazed ceramics likely to be used for preparing, serving or storing food. In 1998, these Regulations were replaced by the current *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* to

- lower the exposure of the public to lead and cadmium from glazed ceramics likely to be used for food;
- extend the leachable lead and cadmium limits to glassware with a coating, glaze or decoration;
- harmonize with the United States Food and Drug Administration's (FDA) leachable lead and cadmium limits for glazed ceramic foodware;
- facilitate industry's compliance; and
- facilitate Health Canada enforcement activities.

Section 5 of the current *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* states that no drinking vessel with a distinctive exterior decorative pattern within 20 mm of the rim shall release lead in excess of 25 mg/L or cadmium in excess of 1.75 mg/L. These limits were adopted from the industry standard for the lip and rim area of drinking vessels set by the SGCD in 1993. In 1999, the SGCD lowered these limits to 4 mg/L and 0.4 mg/L for lead and cadmium, respectively, to

- address public and media concerns regarding the increased presence of toxic heavy metals such as lead and cadmium in foodware;
- ensure public safety with respect to these products; and
- ensure environmental safety with respect to these products.

crampes abdominales, des nausées et des vomissements. L'exposition prolongée à de faibles quantités de plomb peut affecter le cerveau et le système nerveux et, conséquemment, entraîner des pertes de mémoire, de la dépression, de même que des perturbations de la performance physique et mentale. Une exposition au plomb peut aussi causer l'anémie. L'exposition à des quantités élevées de plomb peut endommager le cerveau et les reins, avoir des répercussions sur la fécondité masculine et accroître les risques de fausses couches, de mortinaissances et d'accouchements prématurés. Les risques d'empoisonnement par le plomb sont plus élevés chez les enfants parce que leur corps en pleine croissance absorbe des quantités plus importantes de plomb et les élimine moins facilement. Les enfants sont également plus sensibles aux effets nuisibles de ce métal. L'exposition à de faibles quantités de plomb durant la grossesse et la petite enfance peut entraîner un ralentissement de la croissance, des troubles du comportement, tels que l'hyperactivité, des difficultés d'apprentissage et un déficit intellectuel. Des quantités très élevées de plomb peuvent causer des convulsions, des lésions rénales réversibles, des lésions cérébrales permanentes, le coma et la mort. Des quantités élevées de cadmium peuvent causer des douleurs abdominales, une sensation de brûlure, des nausées, des vomissements, de la diarrhée, des crampes musculaires et des étourdissements. L'exposition prolongée à de faibles quantités de cadmium peut être la cause de lésions rénales et de fragilisation des os. Des études sur des animaux montrent que l'exposition à des quantités élevées de cadmium durant la gestation entraîne des troubles du comportement et des difficultés d'apprentissage chez les jeunes portées.

La *Loi sur les produits dangereux* interdit ou restreint la publicité, la vente et l'importation de produits qui présentent ou qui peuvent présenter un danger pour la santé ou la sécurité du public. Le *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés)* a été adopté en 1972 sous le régime de la *Loi sur les produits dangereux* afin de réduire les risques d'empoisonnement par le plomb et par le cadmium que contiennent les produits céramiques émaillés servant à la préparation, au service ou à l'entreposage des aliments. En 1998, on a remplacé ce règlement par l'actuel *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)* afin de :

- réduire les risques d'exposition au plomb et au cadmium que contiennent les produits céramiques émaillés servant à contenir des aliments;
- réduire le taux maximal de plomb et de cadmium que peuvent libérer les produits de verre recouverts d'un enduit, d'une glaçure ou ornés de motifs;
- harmoniser les valeurs avec les limites prévues par la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis quant au taux maximal de plomb et de cadmium que peuvent libérer les contenants pour produits alimentaires en céramique émaillée;
- faciliter les activités de conformité de l'industrie;
- faciliter les activités d'application de la loi de Santé Canada.

L'article 5 de l'actuel *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)* prévoit qu'un récipient à boire orné, à l'extérieur, d'un motif décoratif caractéristique situé à 20 mm ou moins du bord ne doit pas libérer plus de 25 mg/L de plomb ou 1,75 mg/L de cadmium. Ces limites ont été tirées de la norme industrielle applicable au taux de plomb et de cadmium que peuvent libérer les bords et rebords des récipients à boire qu'a établie la SGCD en 1993. En 1999, la SGCD réduisait ces limites à 4 mg/L de plomb et à 0,4 mg/L de cadmium afin de :

- répondre aux préoccupations du public et des médias quant à la présence accrue de métaux lourds toxiques, tels que le plomb et le cadmium, dans les marchandises alimentaires;
- assurer la sécurité du public face à ces produits;

The proposed amendments to the current Regulations are made to reflect this 1999 SGCD standard. In addition, a requirement that evaluations of leachate lead and cadmium concentration be based on test data of sufficient quality, rigour and reproducibility has been added as a basic principle in these proposed Regulations. The reference to the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) "good laboratory practices" ensures that Health Canada and manufacturer selected test methods satisfy the manner in which laboratory studies are planned, performed, monitored, recorded and reported. It also ensures that proper documentation is kept which can help support the results given by a manufacturer if Health Canada disputes or wishes to recreate their test.

The original SGCD standard for the lip and rim area of drinking vessels was officially endorsed in 1979 by the United States FDA, Environmental Protection Agency, and the Consumer Product Safety Commission, but was never enforced. The United States FDA continues to endorse the SGCD's standards in this area, although they do not formally regulate lip and rim area leaching.

The impact on industry of amending section 5 of the *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* to reflect the 1999 industry standard was determined using data on leachable lead and cadmium levels in drinking vessels from a glazed ceramics and glassware survey conducted by Health Canada in 1998-1999, i.e. at or before the time the current industry standard came into effect. Almost 90 percent of the glazed ceramic drinking vessels tested, but less than 60 percent of the glassware tested, were in compliance with the revised 1999 industry standard. However, the glassware that did not meet the standard originated in countries with a market share of less than 2 percent in 1999. Based on Health Canada testing, the suppliers in North America have already shown that they comply with the proposed new limits for both lead and cadmium. It was concluded that amending section 5 of the *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* to reflect the 1999 industry standard would have a negligible impact on industry, especially in North America.

Considering that almost 90 percent of the drinking vessels tested in 1998-1999 were in compliance with the proposed regulatory requirements and considering the broad international scope of the SGCD, it is expected that compliance with the 1999 industry standard has improved since the survey was conducted.

#### Alternatives

##### 1. Do not adopt the proposed Regulations (status quo)

Not adopting the proposed Regulations will cause continued confusion for industry regarding the leachable lead and cadmium limits with which their products must comply and will provide less assurance of safe products for the public. Compliance with leachable lead and cadmium limits that are higher than those accepted by industry will be allowed.

- assurer une sécurité environnementale en ce qui concerne ces produits.

Les modifications au règlement actuel sont proposées afin de refléter cette norme de la SGCD. De plus, on a ajouté, sous forme de principe fondamental du règlement proposé, une exigence selon laquelle les évaluations de la concentration de plomb ou de cadmium pouvant être libérée doivent s'appuyer sur les données provenant d'essais ayant une qualité, une rigueur et une reproductibilité suffisantes. La référence aux « bonnes pratiques de laboratoire » de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) garantit que les méthodes d'essai choisies par Santé Canada et les fabricants satisfont aux modalités de planification, d'exécution, de surveillance, de consignation et de déclaration des études de laboratoire. Cette exigence garantit également que l'on conserve la documentation qui pourrait servir à étayer les résultats fournis par un fabricant dans l'éventualité où Santé Canada contesterait les résultats des essais de celui-ci ou souhaiterait reprendre les essais.

La norme originale de la SGCD relative aux bords et rebords des récipients à boire a été adoptée en 1979 par la FDA, l'Environmental Protection Agency et la Consumer Product Safety Commission des États-Unis, mais n'a jamais été appliquée. La FDA continue d'appuyer les normes de la SGCD dans ce domaine, même si elles ne réglementent pas formellement les taux de plomb et de cadmium que peuvent libérer les bords et rebords des récipients à boire.

Pour déterminer les répercussions sur l'industrie de la modification, en fonction de la norme de l'industrie de 1999, de l'article 5 du *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)*, on s'est servi des données provenant d'une enquête de Santé Canada réalisée en 1998-1999 sur les quantités de plomb et de cadmium que peuvent libérer les produits en céramique émaillée et les produits de verre, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la norme actuelle de l'industrie. Près de 90 p. 100 des récipients à boire en céramique émaillée ont été mis à l'essai, mais moins de 60 p. 100 des produits de verre mis à l'essai étaient conformes à la norme industrielle de 1999. Cependant, les produits de verre qui ne respectaient pas la norme provenaient de pays dont la part du marché représentait moins de 2 p. 100 en 1999. D'après les essais de Santé Canada, les fournisseurs nord-américains ont déjà démontré qu'ils satisfont aux nouvelles limites proposées relativement au plomb et au cadmium. Cette étude a permis de conclure que la modification de l'article 5 du *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)* en fonction de la norme industrielle de 1999 aurait des conséquences négligeables sur l'industrie, en particulier en Amérique du Nord.

Comme près de 90 p. 100 des récipients à boire mis à l'essai en 1998-1999 étaient conformes aux exigences réglementaires proposées, et compte tenu de la portée internationale de la SGCD, on est fondé de croire que les taux de conformité à la norme industrielle de 1999 se sont accrus depuis cette enquête.

#### Solutions envisagées

##### 1. Ne pas adopter le règlement proposé (conserver le statu quo)

Ne pas adopter le règlement proposé créera de l'incertitude dans l'industrie quant aux quantités maximales de plomb et de cadmium pouvant être libérées, et n'assurera pas une aussi bonne garantie de sécurité des produits au public. Les quantités de plomb et de cadmium pouvant être libérées pourront dépasser les limites fixées par l'industrie.

## 2. Adopt standards other than those in the proposed Regulations

Adopting other standards may result in higher incremental costs without associated benefits.

## 3. Adopt a voluntary code

Adopting a voluntary code would not be effective since the existing labelling code is used to warn consumers of unsafe levels of lead and cadmium from the product. A label used to assure the public that the product is safe for the lip and rim area could lead to confusion. The *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations* are not conducive to voluntary codes because the risks of lead poisoning are too high, it would be difficult to monitor the vast amount of ceramics manufactured and imported from overseas, and there is no central governing association for all glazed ceramics which could implement such a code.

### **Benefits and costs**

The economic implications of the regulatory amendment were assessed by considering costs, benefits and distributional effects as economic issues.

The assessment of costs considers only incremental costs. These are the costs that arise from the regulatory amendment that occurs in addition to those costs for pre-existing activities. The total cost considered is represented by compliance costs to industry and government regulatory costs.

The assessment of benefits considers only incremental benefits. These are the additional benefits that arise because of the regulatory amendment.

The distributional assessment provides information about the societal impact of the benefits and costs of the regulatory amendment.

### **Costs**

As industry is already complying largely with the standards set by the proposed regulatory amendment, few additional costs are expected. Similarly, the costs to Government in setting up this amendment would also be low as no additional enforcement efforts will be required.

### **Benefits**

In the case of regulating glazed ceramics and glassware products, few incremental health benefits are expected from this action since the amendment serves to update current Regulations to those with which the industry is largely already complying. Consequently, the health benefits have already been realized from this voluntary action. Additional non-health benefits may result from any avoided confusion over required standards or performance levels, but these would also be low.

### **Distributional effects**

As few benefits and costs will result from the regulatory amendment, there will similarly be few distributional impacts. It is unlikely that any one societal group will be more or less affected than any other group.

## 2. Adopter des normes autres que celles figurant dans le règlement proposé

L'adoption d'autres normes pourrait entraîner une augmentation des coûts, sans les avantages accessoires.

## 3. Adoption d'un code d'auto-réglementation

L'adoption d'un code d'auto-réglementation ne serait pas applicable puisque le code d'étiquetage en vigueur sert à avertir les consommateurs des niveaux dangereux de plomb et de cadmium dans le produit. L'utilisation d'une étiquette pour certifier à la population que le bord et le rebord du produit sont sécuritaires pourrait semer la confusion. Le *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)* n'est pas favorable aux codes d'auto-réglementation parce que les risques d'empoisonnement au plomb sont trop élevés, qu'il serait difficile de surveiller la grande quantité de céramiques fabriquées et importées d'outre-mer, et qu'il n'y a pas d'organisme central pour tous les produits céramiques émaillés qui pourrait faire respecter un tel code.

### **Avantages et coûts**

On a évalué les conséquences économiques de la modification réglementaire en considérant les coûts, les avantages et les effets distributifs comme des paramètres économiques.

L'évaluation des coûts ne tient compte que des coûts différentiels. Il s'agit des coûts qui découlent de la modification réglementaire en plus de ceux liés aux activités déjà existantes. Le coût total dont on a tenu compte est représenté par les coûts liés à la mise en conformité de l'industrie et les coûts liés à la réglementation gouvernementale.

L'évaluation des avantages ne tient compte que des avantages supplémentaires. Il s'agit des avantages supplémentaires que procure la modification du cadre réglementaire.

L'évaluation des effets distributifs fournit des renseignements sur les répercussions sociétales des coûts et des avantages de la modification réglementaire.

### **Coûts**

Comme l'industrie se conforme déjà largement aux normes prévues dans la modification réglementaire proposée, peu de coûts supplémentaires sont à prévoir. De la même façon, les coûts que devra engager le Gouvernement pour mettre en place cette modification seront également peu élevés, puisque aucun effort supplémentaire d'application de la loi ne sera nécessaire.

### **Avantages**

En ce qui concerne la réglementation des produits en céramique émaillée et des produits de verre, peu d'avantages supplémentaires sur le plan de la santé sont à prévoir, puisque la présente modification ne fera que porter les exigences de l'actuel règlement au niveau de la norme industrielle déjà appliquée volontairement par l'industrie. Par conséquent, nous tirons déjà profit des avantages de cette mesure volontaire de l'industrie. Il pourrait y avoir des avantages supplémentaires non liés à la santé du fait qu'il n'y aura pas de confusion quant aux normes ou aux taux de rendement à respecter, mais, encore là, ces avantages seraient minimes.

### **Effets distributifs**

Comme la modification du Règlement ne devrait occasionner que peu de coûts et d'avantages, il devrait en aller de même pour les effets distributifs. Il est peu probable qu'un groupe social soit plus touché qu'un autre.

## Conclusion

The economic assessment has demonstrated that the proposed Regulations will not present a significant impact on Canadian society. While the benefits would be low, so would the costs, and no observable distributional issues would result. Adopting the proposed Regulations is the most efficient and favourable option.

Regulations create a uniform level of risk associated with products, and thereby increases consumer protection. Regulations also establish common requirements for production of products, making domestic and imported products the same. In addition, regulations prevent existing and future industry members, or those with less concern for consumer protection, from producing products with higher leachable lead and cadmium levels that are no longer acceptable. Since products with higher lead and cadmium levels are typically cheaper, this could cause lost sales for those in the industry that meet the lower limits. Furthermore, it compromises consumer protection. Therefore, regulations are justified based on consumer and producer protection arguments even when few products in the marketplace will be affected by the proposed Regulations.

## Consultation

The SGCD and the United States FDA were consulted for information related to the current leachable lead and cadmium limits for the lip and rim area of drinking vessels. Health Canada's Product Safety Laboratory was consulted regarding the applicability of the existing test method to the 1999 limits. The 1999 limits were incorporated in the proposed Regulations without further changes.

Industry accepted the inclusion of the SGCD standard for the lip and rim area of drinking vessels when the Regulations were revised in 1998. Consequently, industry is not expected to raise any concerns with this regulatory update.

Industry also accepted the inclusion of the ISO standard 6486-1 for proposed testing. Therefore, the insistence of the adherence to OECD "good laboratory practice" in the Regulations is a natural extension of the ISO standard in an explicit rather than an implicit manner.

In July of 2004, a regulatory amendment information package was forwarded to about 575 industry stakeholders in Canada. None of them objected.

The SGCD and the CPSC have indicated that they support Health Canada's regulatory initiative to adopt the SGCD voluntary standard.

The proposed regulatory amendment was also posted to the Consumer Product Safety Bureau's Web site and no comments were received.

## Compliance and enforcement

Compliance and enforcement of the proposed Regulations will follow Departmental policy and procedures, including sampling and testing of products and follow-up of consumer and trade complaints. Action taken on non-compliant products will range from negotiation with traders for the voluntary withdrawal of these products from the market to prosecution under the *Hazardous Products Act*.

## Conclusion

L'évaluation économique a montré que le projet de règlement n'aura aucune répercussion importante sur la société canadienne. S'il est vrai que les avantages seront minimes, il en ira de même des coûts, et les effets distributifs seront pratiquement inexistants. L'adoption du règlement proposé est donc l'option qui s'avère la plus efficace et la plus avantageuse.

La réglementation permet d'uniformiser le risque associé aux produits et, partant, d'accroître la protection des consommateurs. La réglementation permet aussi d'établir des exigences communes applicables à la fabrication des produits et garantit ainsi le traitement équitable des produits intérieurs ou importés. De plus, la réglementation empêche des membres actuels ou futurs de l'industrie, ou ceux qui se soucient peu de la protection des consommateurs, de tirer profit de la fabrication de produits libérant des quantités supérieures de plomb et de cadmium qui ne sont plus acceptables. Comme ces produits sont, en règle générale, moins chers, ils peuvent nuire aux ventes des membres de l'industrie qui se conforment aux limites plus rigoureuses. De plus, ces produits compromettent la protection des consommateurs. La réglementation est donc justifiée au nom de la protection des consommateurs et des producteurs, même si peu de produits sur le marché seront touchés par le règlement proposé.

## Consultations

Nous avons consulté la SGCD et la FDA afin d'obtenir des renseignements sur les quantités actuelles de plomb et de cadmium pouvant être libérées qui s'appliquent au bord et au rebord des récipients à boire. Nous avons aussi consulté le Laboratoire de sécurité des produits de Santé Canada en ce qui concerne l'applicabilité de la méthode d'essai actuelle aux limites de 1999. Ces limites ont été intégrées au règlement proposé sans autres modifications.

L'industrie a accepté l'inclusion de la norme de la SGCD pour le bord et le rebord des récipients à boire lorsque le Règlement a été révisé en 1998. Par conséquent, les membres de l'industrie ne devraient pas soulever d'autres préoccupations relatives à cette modification.

L'industrie a aussi accepté l'inclusion de la norme ISO 6486-1 relative aux essais proposés. Par conséquent, l'insistance, dans le Règlement, sur l'adhésion aux « bonnes pratiques de laboratoire » de l'OCDE est un prolongement naturel de la norme ISO formulé de manière explicite plutôt qu'implicite.

En juillet 2004, une trousse d'information sur la modification réglementaire a été envoyée à 575 intervenants de l'industrie au Canada. Aucun d'entre eux n'a formulé d'objections.

La SGCD et la CPSC ont fait savoir qu'elles appuyaient l'initiative réglementaire de Santé Canada visant l'adoption de la norme volontaire de la SGCD.

La modification réglementaire proposée a été également affichée sur le site Web du Bureau de la sécurité des produits de consommation, et aucune observation n'a été reçue.

## Respect et exécution

Les exigences en matière de conformité et d'application que stipule le règlement proposé suivront les politiques et procédures ministérielles, y compris les méthodes d'échantillonnage et de mise à l'essai de produits et le suivi des plaintes des clients et des commerçants. Les mesures qui seront prises à l'encontre des produits non conformes se situeront entre la négociation avec les commerçants pour obtenir leur consentement à un retrait volontaire de ces produits du marché et des poursuites judiciaires en vertu de la *Loi sur les produits dangereux*.

**Contact**

Jason Rancourt, Project Officer, Chemistry and Flammability Division, Consumer Product Safety Bureau, Product Safety Programme, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator 3504D, 123 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 957-8852 (telephone), (613) 952-1994 (fax), jason\_rancourt@hc-sc.gc.ca (email).

**Personne-ressource**

Jason Rancourt, Agent de projet, Division de la chimie et de l'inflammabilité des produits, Bureau de la sécurité des produits de consommation, Programme de la sécurité des produits, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Ministère de la Santé, Indice de l'adresse 3504D, 123, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 957-8852 (téléphone), (613) 952-1994 (télécopieur), jason\_rancourt@hc-sc.gc.ca (courriel).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Hazardous Products Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Jason Rancourt, Project Officer, Chemistry and Flammability Division, Consumer Product Safety Bureau, Product Safety Programme, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator No. 3504D, MacDonald Building, 123 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: (613) 952-3039; e-mail: jason\_rancourt@hc-sc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 26, 2005

DIANE LABELLE  
A/Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE HAZARDOUS PRODUCTS (GLAZED CERAMICS AND GLASSWARE) REGULATIONS**

## AMENDMENTS

**1. The title of the *Hazardous Products (Glazed Ceramics and Glassware) Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

GLAZED CERAMICS AND GLASSWARE REGULATIONS

**2. Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“good laboratory practices” means practices similar to those set out in the OECD Principles of Good Laboratory Practice, Number 1

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits dangereux*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jason Rancourt, agent de projet, Division de la chimie et de l'inflammabilité, Bureau de la sécurité des produits de consommation, Programme de la sécurité des produits, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, ministère de la Santé, indice d'adresse 3504D, immeuble MacDonald, 123, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (téléc. : (613) 952-3039; courriel : jason\_rancourt@hc-sc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 26 septembre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS DANGEREUX (PRODUITS CÉRAMIQUES ÉMAILLÉS ET PRODUITS DE VERRE)**

## MODIFICATIONS

**1. Le titre du *Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS CÉRAMIQUES ÉMAILLÉS ET PRODUITS DE VERRE

**2. L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« bonnes pratiques de laboratoire » S'entend des pratiques analogues à celles énoncées dans les Principes de l'OCDE de bonnes

<sup>a</sup> R.S., c. 24 (3rd Supp.), s. 1  
<sup>1</sup> SOR/98-176

<sup>a</sup> L.R., ch. 24 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 1  
<sup>1</sup> DORS/98-176



of the *OECD Series on Principles of Good Laboratory Practice and Compliance Monitoring*, ENV/MC/CHEM(98)17, the English version of which is dated January 21, 1998 and the French version of which is dated March 6, 1998. (*bonnes pratiques de laboratoire*)

**3. Section 5 of the Regulations is replaced by the following:**

5. No drinking vessel with a distinctive exterior decorative pattern within 20 mm of the rim, when tested in accordance with the method set out in item 2 of the schedule, shall release lead in excess of 4 mg/L or cadmium in excess of 0.4 mg/L.

**4. (1) The portion of item 1 of the schedule to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

1. To determine whether a product releases lead or cadmium, the following method, which is based on the International Organization for Standardization standard ISO 6486-1:1999, *Ceramic ware, glass-ceramic ware and glass dinnerware in contact with food — Release of lead and cadmium — Part 1: Test Method*, second edition, 1999-12-15, shall be used:

**(2) Paragraph 1(e) of the schedule to the Regulations is replaced by the following:**

(e) take an aliquot of the extraction solution and, within 8 hours, analyze the solution using an analytical technique that is in accordance with good laboratory practices; and

**5. (1) The portion of item 2 of the schedule to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

2. To determine whether a drinking vessel bearing a distinctive exterior decorative pattern within 20 mm of the rim releases lead or cadmium, the following method, which is based on a standard of the American Society for Testing and Materials (ASTM C927-80), reapproved 1999, *Standard Test Method for Lead and Cadmium Extracted from the Lip and Rim Area of Glass Tumblers Externally Decorated with Ceramic Glass Enamels*, shall be used:

**(2) Paragraph 2(g) of the schedule to the Regulations is replaced by the following:**

(g) take an aliquot of the extraction solution and, within 8 hours, analyze the solution using an analytical technique that is in accordance with good laboratory practices; and

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

pratiques de laboratoire, *Série sur les principes de bonnes pratiques de laboratoire et vérification du respect de ces principes*, numéro 1, ENV/MC/CHEM(98)17, daté du 6 mars 1998 dans sa version française et du 21 janvier 1998 dans sa version anglaise. (*good laboratory practices*)

**3. L'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

5. Un récipient à boire orné, à l'extérieur, d'un motif décoratif caractéristique situé à 20 mm ou moins du bord qui est mis à l'essai conformément à la méthode établie à l'article 2 de l'annexe ne doit pas libérer plus de 4 mg/L de plomb ou 0,4 mg/L de cadmium.

**4. (1) Le passage de l'article 1 de l'annexe du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

1. Pour établir si un produit libère du plomb ou du cadmium, utiliser la méthode ci-après, basée sur la norme ISO 6486-1:1999 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Vaisselle en céramique, vaisselle en vitrocéramique et vaisselle de table en verre en contact avec les aliments — Émission de plomb et de cadmium — Partie 1 : Méthode d'essai*, deuxième édition, dans sa version du 15 décembre 1999 :

**(2) L'alinéa 1e) de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) prélever une aliquote de la solution d'extraction et, dans les 8 heures qui suivent, la soumettre à l'analyse en appliquant une méthode conforme aux bonnes pratiques de laboratoire;

**5. (1) Le passage de l'article 2 de l'annexe du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

2. Pour établir si un récipient à boire orné, à l'extérieur, d'un motif décoratif caractéristique situé à 20 mm ou moins du bord libère du plomb ou du cadmium, utiliser la méthode ci-après, basée sur la norme ASTM C927-80 de l'American Society for Testing and Materials, réapprouvée en 1999 et intitulée *Standard Test Method for Lead and Cadmium Extracted from the Lip and Rim Area of Glass Tumblers Externally Decorated with Ceramic Glass Enamels* :

**(2) L'alinéa 2g) de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

g) prélever une aliquote de la solution d'extraction et, dans les 8 heures qui suivent, la soumettre à l'analyse en appliquant une méthode conforme aux bonnes pratiques de laboratoire;

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

## Candidacy Regulations

*Statutory authority*

*Public Service Employment Act*

*Sponsoring agency*

Public Service Commission

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

Section 112 of the new *Public Service Employment Act* (PSEA) recognizes the right of employees to engage in political activities while maintaining the principle of political impartiality in the public service.

In that perspective, sections 114 and 115 charge the Public Service Commission (PSC) with the granting of permission and leave without pay to employees who wish to become candidates in the context of federal, provincial, territorial or municipal elections. The PSC has exclusive authority and cannot delegate it to departments. The PSC must be satisfied that becoming or being a candidate will not impair or be perceived as impairing the employee's ability to perform their duties in a politically impartial manner. Employees who do not comply with these provisions may be subject to an investigation by the PSC that could lead to corrective measures up to and including dismissal. Alternatively, employees may be subject to disciplinary measures by their department.

For the PSC and employees/departments, there is a need for a comprehensive process. In order to further clarify the role and responsibilities of each and to enhance transparency in the process, the PSC has opted to exercise its authority under subsection 22(1) which allows it to develop regulations for any matter which it considers necessary to give effect to the provisions of the PSEA, relating to matters under its jurisdiction.

The purpose of these Regulations is to establish a process for granting permission and leave without pay to employees who wish to become candidates in federal, provincial, territorial and municipal elections, under sections 114 and 115 of the PSEA.

These Regulations contain conditions for requesting permission and leave to seek nomination in federal, provincial, territorial or municipal elections such as time limits for submitting a request, the content of a request, the date of receipt of a request as well as information regarding the analysis of a request and on how the PSC will communicate its decisions.

The Regulations are divided into four parts:

(1) Content of the request

This part indicates the form and the content of a request for permission or for leave of absence to be submitted to the PSC.

## Règlement concernant les candidatures

*Fondement législatif*

*Loi sur l'emploi dans la fonction publique*

*Organisme responsable*

Commission de la fonction publique

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

L'article 112 de la nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* (LEFP) reconnaît aux fonctionnaires le droit de se livrer à des activités politiques tout en respectant le principe d'impartialité politique au sein de la fonction publique.

Dans cette perspective, les articles 114 et 115 confient à la Commission de la fonction publique (CFP) la responsabilité d'accorder des permissions et des congés sans solde aux fonctionnaires désireux de se porter candidats à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale. Il s'agit d'un pouvoir exclusif de la CFP qui ne peut être délégué aux ministères. La CFP doit être convaincue que le fait pour un ou une fonctionnaire d'être ou de tenter de devenir candidat ne portera pas atteinte ou ne semblera pas porter atteinte à sa capacité d'exercer ses fonctions de façon politiquement impartiale. Les fonctionnaires qui ne se conforment pas à ces dispositions peuvent faire l'objet d'une enquête de la part de la CFP qui pourrait mener à l'application de mesures correctives pouvant aller jusqu'à la destitution. Il est à noter que les fonctionnaires peuvent également faire l'objet de mesures disciplinaires de la part de leur ministère.

Il est essentiel d'établir un processus complet pour la CFP, les fonctionnaires et les ministères. Afin de clarifier davantage le rôle et les responsabilités de chacun et d'accroître la transparence du processus, la CFP a choisi d'exercer ses pouvoirs conformément au paragraphe 22(1) qui lui permet de prendre, par règlement, toute mesure qui, selon elle, est nécessaire à l'application des dispositions de la LEFP qui relèvent d'elle.

Ce règlement vise à établir un processus d'octroi de permissions et de congés sans solde aux fonctionnaires désireux de se porter candidats à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale, conformément aux articles 114 et 115 de la LEFP.

Ce règlement énonce les conditions pour demander une permission et un congé afin de se porter candidat à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale, notamment le délai pour présenter une demande, le contenu d'une demande, la date de réception d'une demande ainsi que tout renseignement concernant l'analyse d'une demande et la façon dont la CFP communiquera ses décisions.

Le Règlement se compose de quatre parties :

(1) Contenu de la demande

Cette partie décrit les modalités et le contenu d'une demande de permission ou de congé à présenter à la CFP.

**(2) Time limits for submitting a request and date of receipt**

This part specifies that a request must be submitted 30 days before the applicant requires a decision from the PSC. It indicates how the request will be deemed to be received by the PSC, according to the means of communication used. It also indicates when a request may be submitted if the 30-day time frame is not respected.

**(3) Analysis of request**

This part indicates the responsibility of the PSC to analyse and review the information/documentation and to seek supplementary documentation, when necessary.

**(4) Decision of the Commission**

This part indicates when, how, and what the PSC will provide with its decision and to whom.

**Alternatives**

There are no alternatives to the Regulations.

**Benefits and costs**

While the legislation sets out in significant detail the provisions regarding candidacy, these Regulations will address issues of transparency. They will also ensure employees obtain the required approvals in advance and that the statutory provisions are properly applied. This is particularly relevant because the PSC may investigate an allegation that a public servant sought nomination as, or became, a candidate in a federal, provincial, territorial or municipal election without authorization from the PSC.

These Regulations will ultimately contribute to maintaining a politically impartial federal public service which will benefit Canadian society.

These Regulations have the following benefits:

- (1) They give more weight to the rights and obligations of the parties involved, that is, the employee seeking permission and leave without pay to become or to be a candidate in federal, provincial, territorial or municipal elections and the PSC, the body authorized by the PSEA to consider such requests.
- (2) They allow for more transparency of the process and a better knowledge of employee rights, due to their publication in the *Canada Gazette*.

These Regulations amplify and expand on the role and responsibilities of each within the parameters of the relevant sections of the PSEA. The Regulations specifically outline how the candidacy regime will function. They will indicate to employees how to proceed and, to some degree, to departments what their involvement will be in the process. The roles of employees, of departments and of the PSC are clearly stated.

The requirements specified in the Regulations are not excessive, and there are no inherent financial costs or impacts.

**Regulatory burden**

The proposed Regulations do not create an additional burden on Canadians. In fact, they will protect the public's right to a politically impartial public service. They deal only with the role and responsibilities of federal public servants and of the PSC in the processing of requests submitted by employees to participate as candidates in federal, provincial, territorial or municipal elections. The authority to establish such regulations is of exclusive federal

**(2) Délai pour présenter une demande et date de réception**

Cette partie précise qu'une demande doit être présentée 30 jours avant la date d'obtention de la décision de la CFP. Elle décrit comment la demande sera réputée reçue par la CFP, selon le moyen de communication utilisé. On y précise également à quel moment une demande doit être présentée si on ne peut respecter le délai de 30 jours.

**(3) Analyse de la demande**

Cette partie énonce la responsabilité de la CFP, à savoir analyser et étudier l'information ou la documentation présentée et demander tout document complémentaire au besoin.

**(4) Décision de la Commission**

Cette partie précise les points à aborder dans la décision de la CFP, le moment et la façon dont elle sera formulée ainsi que son ou ses destinataires.

**Solutions envisagées**

Il n'y a aucune solution de rechange pour le Règlement.

**Avantages et coûts**

Alors que la législation énonce de façon détaillée les dispositions concernant la candidature, ce règlement traite des questions de transparence. Ces documents permettent également de veiller à ce que les fonctionnaires obtiennent les autorisations requises à l'avance et que les dispositions légales soient appliquées de façon appropriée. Ces éléments sont particulièrement importants étant donné que la CFP peut mener une enquête par suite d'une allégation selon laquelle un ou une fonctionnaire a cherché à devenir ou est devenu candidat à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale sans autorisation de la CFP.

Ultimement, ce règlement contribuera à maintenir l'impartialité politique de la fonction publique fédérale au service de la société canadienne.

Le Règlement offre les avantages suivants :

- (1) Il accorde plus d'importance aux droits et aux obligations des parties en cause, à savoir le ou la fonctionnaire qui demande une permission ou un congé sans solde pour être ou tenter de devenir candidat à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale et la CFP, l'organisme autorisé en vertu de la LEFP à étudier de telles demandes.
- (2) Il assure une plus grande transparence du processus et une meilleure connaissance des droits des fonctionnaires, en raison de sa diffusion dans la *Gazette du Canada*.

Le Règlement amplifie et élargit le rôle et les responsabilités de chacune des parties en cause en tenant compte des paramètres des articles pertinents de la nouvelle LEFP. Le Règlement décrit en détail le mode de fonctionnement du régime de mise en candidature. Il signale aux fonctionnaires la façon de procéder et, dans une certaine mesure, aux ministères quelle sera leur participation au processus. Les rôles des fonctionnaires, des ministères et de la CFP y sont énoncés clairement.

Les exigences énoncées dans le Règlement ne sont pas déraisonnables, et il n'y a aucun coût ni aucune répercussion de nature financière.

**Fardeau de la réglementation**

Le règlement proposé ne crée aucun fardeau additionnel pour les Canadiens et les Canadiennes. En fait, il protège le droit du public de compter sur une fonction publique politiquement impartiale. Il traite essentiellement du rôle et des responsabilités des fonctionnaires fédéraux et de la CFP en ce qui a trait au traitement des demandes présentées par les fonctionnaires désireux de participer à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou

jurisdiction. These Regulations have no impact on the legislative competencies of other levels of government, i.e. provincial, territorial or municipal levels. Consequently, there is no risk of jurisdictional conflict.

### **Consultation**

A series of structured interviews were held with individuals with various backgrounds in public administration, politics, civil liberties, human resources management and law to bring their differing perspectives to bear on this topic. The PSC also consulted with stakeholders such as departments, agencies, federal councils, unions and the Association of Professional Executives of the Public Service of Canada (APEX).

### **Compliance and enforcement**

The authority to grant permission and leave without pay to employees to seek nomination or participate as candidates in federal, provincial, territorial or municipal elections is of exclusive PSC authority and cannot be delegated.

While this power cannot be delegated to departments, the latter will be required within an accountability framework to report on how they and their employees respect the provisions of the PSEA and the proposed Regulations pertaining to candidacy. They will also be asked to report on their respect of the requirements imposed by the PSC (e.g. leave without pay, ceasing to be an employee, "cooling-off" period) on a yearly basis. In this respect, the PSC will monitor the conditions imposed by it on employees.

### **Contact**

Douglas Cameron, Advisor, Special Activities Division, Public Service Commission, L'Esplanade Laurier, West Tower, 300 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0M7, (613) 992-9620 (telephone), (613) 992-5430 (fax), Douglas.Cameron@psc-cfp.gc.ca (email).

municipale. Le pouvoir de prendre un tel règlement relève exclusivement de la compétence fédérale. Le Règlement n'a aucune incidence sur les compétences législatives des autres paliers de gouvernement, à savoir les paliers provinciaux, territoriaux ou municipaux. En conséquence, il n'y a aucun risque de conflit de compétences.

### **Consultations**

Une série d'entrevues structurées ont été menées auprès de personnes ayant des antécédents divers dans le milieu de l'administration publique, de la politique, des libertés civiles, de la gestion des ressources humaines et du droit afin d'obtenir des perspectives différentes sur le sujet. La CFP a également consulté des intervenants, notamment les ministères, les organismes, les conseils fédéraux, les syndicats et l'Association professionnelle des cadres de la fonction publique du Canada (APEX).

### **Respect et exécution**

Le pouvoir d'accorder des permissions et des congés sans solde aux fonctionnaires qui se portent candidat ou veulent participer à titre de candidat à une élection fédérale, provinciale, territoriale ou municipale est un pouvoir exclusif de la CFP qui ne peut être délégué.

Même si ce pouvoir ne peut être délégué aux ministères, ces derniers seront tenus, dans le contexte d'un cadre de responsabilisation, de rendre compte de la façon dont eux-mêmes et les membres de leur personnel se conforment aux dispositions de la nouvelle LEFP et du règlement proposé portant sur la mise en candidature. Les ministères devront également rendre compte de leur respect des exigences imposées par la CFP (par exemple, congé sans solde, renonciation à sa qualité de fonctionnaire, « délai de restriction ») chaque année. À cet égard, la CFP entend assurer le suivi de conditions qu'elle impose aux fonctionnaires.

### **Personne-ressource**

Douglas Cameron, Conseiller, Division des activités spéciales, Commission de la fonction publique, L'Esplanade Laurier, Tour Ouest, 300, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0M7, (613) 992-9620 (téléphone), (613) 992-5430 (télécopieur), Douglas.Cameron@psc-cfp.gc.ca (courriel).

---

## **PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Public Service Commission, pursuant to section 22 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Candidacy Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Douglas Cameron, Counsel, Public Service Commission, 300 Laurier Avenue West — West Tower, Ottawa, Ontario, K1A 0M7. (Tel: (613) 992-9620; Fax: (613) 992-5430; e-mail: douglas.cameron@psc-cfp.gc.ca)

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and

---

## **PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la Commission de la fonction publique, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement concernant les candidatures*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Douglas Cameron, conseiller, Commission de la fonction publique, 300, avenue Laurier Ouest, Tour Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0M7 (tél. : (613) 992-9620; téléc. : (613) 992-5430; courriel : douglas.cameron@psc-cfp.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, s. 12

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 12

20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 21, 2005

MARIA BARRADOS  
President of the Public Service Commission

## CANDIDACY REGULATIONS

### INTERPRETATION

1. In these Regulations, “Act” means the *Public Service Employment Act*.

### CONTENT OF A REQUEST

2. A request for permission from the Commission to seek nomination as a candidate, referred to in subsection 114(1) or (2) or section 115 of the Act, or a request for leave of absence without pay, referred to in subsection 114(3) of the Act, shall be in writing and include

- (a) the applicant’s position title;
- (b) a detailed description of the applicant’s duties, approved by the organization that employs that applicant;
- (c) the level of the applicant’s position;
- (d) the location of the applicant’s place of work;
- (e) the nature of the election involved and the electoral district for which the applicant is seeking nomination, if applicable; and
- (f) the date by which the applicant requires a decision from the Commission.

### DEADLINE FOR SUBMISSION OF A REQUEST

3. (1) A request for permission from the Commission to seek nomination as a candidate, referred to in subsection 114(1) or (2) or section 115 of the Act, or a request for leave of absence without pay, referred to in subsection 114(3) of the Act, must be submitted to the Commission no later than 30 days before the date by which the applicant requires a decision from the Commission.

(2) For the purposes of subsection (1), a request is deemed to have been submitted on the day that is,

- (a) if the request is sent by mail, six days after
  - (i) the date of the postmark or the date of the postage meter impression authorized by the Canada Post Corporation, or
  - (ii) if both the postmark and the postage meter impression appear on the envelope, the date of the later of them;
- (b) if a request is delivered by hand or by courier service, the date it is delivered; and
- (c) if a request is sent by electronic means, the date it is transmitted.

(3) Failure to make a request before the deadline set out in subsection (1) does not prevent the Commission from considering the request on receipt of the information referred to in section 2, provided that the delay is due to circumstances beyond the control of the applicant and that the time requested is sufficient for the Commission to consider the request.

articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d’autre part, celles dont la communication fait l’objet d’un consentement pour l’application de cette loi.

Ottawa, le 21 septembre 2005

La présidente de la Commission de la fonction publique,  
MARIA BARRADOS

## RÈGLEMENT CONCERNANT LES CANDIDATURES

### DÉFINITION

1. Dans le présent règlement, « Loi » s’entend de la *Loi sur l’emploi dans la fonction publique*.

### CONTENU DE LA DEMANDE

2. La demande de permission, visée aux paragraphes 114(1) ou (2) ou à l’article 115 de la Loi, et la demande de congé sans solde, visée au paragraphe 114(3) de la Loi, sont faites par écrit et contiennent les renseignements suivants :

- a) le titre du poste du demandeur;
- b) une description détaillée des fonctions de ce dernier, approuvée par son administration;
- c) le niveau de son poste;
- d) l’emplacement de son lieu de travail;
- e) la nature de l’élection en cause et, le cas échéant, la circonscription visée;
- f) la date à laquelle il souhaite obtenir la permission ou le congé sans solde, selon le cas.

### DÉLAI POUR PRÉSENTER UNE DEMANDE

3. (1) La demande est présentée à la Commission au plus tard trente jours avant la date à laquelle le demandeur souhaite obtenir la permission ou le congé sans solde, selon le cas.

(2) Pour l’application du paragraphe (1), la demande est réputée avoir été présentée :

- a) dans le cas où elle est expédiée par la poste, le sixième jour suivant :
  - (i) la date du cachet de la poste ou de l’empreinte de machine à affranchir autorisée par la Société canadienne des postes,
  - (ii) si la date du cachet et celle de l’empreinte figurent toutes deux sur l’enveloppe, celle de ces dates qui est postérieure à l’autre;
- b) si elle est livrée en mains propres ou par un service de messagerie, à la date de livraison;
- c) si elle est transmise par un moyen électronique, à la date de transmission.

(3) Le non-respect du délai prévu au paragraphe (1) à l’égard d’une demande n’a pas pour effet d’empêcher l’examen de celle-ci par la Commission dès réception des renseignements visés à l’article 2, lorsque le retard dans sa présentation est causé par des circonstances indépendantes de la volonté du demandeur et que la Commission a suffisamment de temps pour l’examiner avant la date à laquelle elle doit rendre sa décision.

## DECISION

4. In making a decision pursuant to sections 114 and 115 of the Act, the Commission shall review and analyze any information or document received from the applicant as well as any other information or document requested from the applicant or the organization that employs the applicant required to assess the request.

5. The Commission shall render its decision to the employee and deputy head as expeditiously as possible in writing, including reasons for the decision and identifying any applicable conditions.

## COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on the day on which section 12 of the *Public Service Modernization Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2003, comes into force.

[40-1-o]

## DÉCISION

4. Avant d'accorder une permission ou un congé sans solde en vertu des articles 114 ou 115 de la Loi, la Commission examine et analyse les renseignements et documents reçus du demandeur ainsi que tout autre renseignement ou document supplémentaire demandé au demandeur ou à son administration pour les besoins de l'évaluation de la demande.

5. Avec toute la célérité possible, la Commission accorde ou refuse d'accorder sa permission ou le congé sans solde, selon le cas, et en informe par écrit le demandeur et l'administrateur général de ce dernier. Sa décision est motivée et précise, le cas échéant, les conditions auxquelles l'octroi de la permission est assujéti.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 12 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, chapitre 22 des Lois du Canada (2003).

[40-1-o]

## Investigation of Allegations of Improper Political Activities Regulations

### Statutory authority

*Public Service Employment Act*

### Sponsoring agency

Public Service Commission

## Règlement concernant les enquêtes sur les allégations d'activités politiques irrégulières

### Fondement législatif

*Loi sur l'emploi dans la fonction publique*

### Organisme responsable

Commission de la fonction publique

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

In November 2003, Parliament passed the *Public Service Modernization Act*. As part of that statute, the new *Public Service Employment Act* was enacted, and it is anticipated to come into force in December 2005. Part 7 of the Act establishes a new regime governing the political activities of public servants that balances their right to engage in those activities while maintaining the principle of political impartiality in the public service. Section 118 of the Act authorizes the Commission to investigate an allegation, in accordance with the regulations, that an employee has failed to comply with the political activities provisions.

The Act authorizes the Commission to make regulations prescribing the manner in which and the period within which allegations are to be made, and the manner in which investigations are to be conducted under Part 7, as well as regulations respecting the disclosure of information obtained in the course of an investigation under the Act.

These Regulations contain provisions regarding the manner in which a person may make an allegation (a form is prescribed), the time limit in which to make an allegation, provisions regarding notification of the investigation and the results of the investigation to interested parties, how parties will exercise their right to be heard, and public disclosure of information obtained by the Commission in order to promote the political impartiality of the public service.

#### Alternatives

No other alternatives were considered given that this regulatory authority is provided for in the legislation.

#### Benefits and costs

These Regulations will contribute to maintaining a politically impartial federal public service which will benefit Canadian society.

#### Consultation

A series of structured interviews were held with individuals with various backgrounds in public administration, politics, civil liberties, human resources management and law to bring their differing perspectives to bear on the topic. The Public Service Commission also consulted with departments, agencies, federal

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

En novembre 2003, le Parlement a adopté la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP). Il est prévu que la nouvelle *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prise en vertu de la LMFP, entrera en vigueur en décembre 2005. La partie 7 de la Loi établit un nouveau régime régissant les activités politiques des fonctionnaires en maintenant un équilibre entre leur droit de se livrer à des activités politiques tout en respectant le principe d'impartialité politique au sein de la fonction publique. L'article 118 de la Loi autorise la Commission, en conformité avec les règlements, à mener une enquête sur toute allégation selon laquelle une ou un fonctionnaire ne s'est pas conformé à l'une ou l'autre des dispositions relatives aux activités politiques.

La Loi autorise la Commission à prendre des règlements fixant les modalités et les délais relatifs aux allégations, et les modalités relatives à la conduite des enquêtes, visées par la partie 7. De plus, la Commission a l'autorité réglementaire portant sur la communication de renseignements obtenus au cours d'enquêtes menées dans le cadre de la Loi.

Le Règlement contient des dispositions concernant la façon dont une personne peut faire une allégation (il y a un formulaire pour ce faire), la limite de temps pour faire une allégation, les dispositions concernant un avis d'enquête et la communication des résultats de l'enquête aux parties intéressées, la façon dont ces dernières exercent leur droit d'être entendues et la divulgation publique de l'information obtenue par la Commission afin de promouvoir l'impartialité politique de la fonction publique.

#### Solutions envisagées

Aucune solution envisagée n'a été considérée étant donné que cette autorité réglementaire est prévue dans la Loi.

#### Avantages et coûts

Ce règlement contribuera au maintien d'une fonction publique fédérale politiquement impartiale au profit de toute la société canadienne.

#### Consultations

Une série d'entrevues structurées ont eu lieu avec des personnes de divers horizons, que ce soit l'administration publique, la politique, les libertés civiles, la gestion des ressources humaines et le droit afin que leurs différents points de vue aient une incidence sur le sujet. La Commission de la fonction publique a

councils, unions and the Association of Professional Executives of the Public Service of Canada (APEX).

Organizations consulted were supportive of the approach taken and the time frame for receipt of allegations. There was general agreement that investigations should be conducted as expeditiously as possible.

#### **Compliance and enforcement**

Through its Policy Branch and its Audit Branch, the Public Service Commission monitors and audits the application of these Regulations.

#### **Contact**

Helen Barkley, Policy Specialist, Public Service Commission, L'Esplanade Laurier Building, West Tower, 300 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0M7, (613) 996-9653 (telephone), (613) 943-2481 (fax), Helen.Barkley@psc-cfp.gc.ca (email).

également consulté les ministères, les organismes, les conseils fédéraux, les syndicats et l'Association professionnelle des cadres supérieurs de la fonction publique du Canada (APEX).

Les organismes consultés appuyaient la démarche adoptée et le délai relatif à la réception des allégations. Il y avait un consensus général voulant que les enquêtes soient menées avec toute la célérité possible.

#### **Respect et exécution**

Par l'entremise de la Direction générale des politiques et de la Direction générale de la vérification, la Commission de la fonction publique surveille et vérifie l'application de ce règlement.

#### **Personne-ressource**

Helen Barkley, Spécialiste en politiques, Commission de la fonction publique, L'Esplanade Laurier, Tour Ouest, 300, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0M7, (613) 996-9653 (téléphone), (613) 943-2481 (télécopieur), Helen.Barkley@psc-cfp.gc.ca (courriel).

---

### **PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Public Service Commission, pursuant to section 22 of the *Public Service Employment Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Investigation of Allegations of Improper Political Activities Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Helen Barkley, Policy Specialist, Public Service Commission, 300 Laurier Avenue West — West Tower, Ottawa, Ontario K1A 0M7 (Tel: (613) 996-9653; Fax: (613) 943-2481; e-mail: Helen.Barkley@psc-cfp.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 21, 2005

MARIA BARRADOS  
*President of the Public Service Commission*

### **INVESTIGATION OF ALLEGATIONS OF IMPROPER POLITICAL ACTIVITIES REGULATIONS**

#### **INTERPRETATION**

1. In these Regulations, "Act" means the *Public Service Employment Act*.

---

### **PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la Commission de la fonction publique, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement concernant les enquêtes sur les allégations d'activités politiques irrégulières*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Helen Barkley, spécialiste en politiques, Commission de la fonction publique, 300, avenue Laurier Ouest, Tour Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0M7 (tél. : (613) 996-9653; téléc. : (613) 943-2481; courriel : Helen.Barkley@psc-cfp.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 21 septembre 2005

La présidente de la Commission de la fonction publique,  
MARIA BARRADOS

### **RÈGLEMENT CONCERNANT LES ENQUÊTES SUR LES ALLÉGATIONS D'ACTIVITÉS POLITIQUES IRRÉGULIÈRES**

#### **DÉFINITION**

1. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*.

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13



## APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of investigations under sections 118 and 119 of the Act.

## FORMAT OF ALLEGATION

3. (1) An allegation that an employee has failed to comply with any of subsections 113(1), 114(1) to (3) and 115(1) of the Act or that a deputy head has contravened section 117 of the Act may be made by submitting the allegation to the Commission in the form set out in the schedule.

(2) Failure to comply with subsection (1) does not prevent the Commission from investigating an allegation if it is in the public interest to do so.

## TIME FRAME FOR SUBMITTING ALLEGATIONS

4. (1) An allegation must be submitted to the Commission

(a) in the case of an alleged contravention that began during an election period, within 30 days after the day on which the election period ended; or

(b) in the case of an alleged contravention that began outside an election period, within 30 days after the day on which the person making the allegation became aware of the alleged activity but no later than one year after the day on which the contravention began.

(2) Failure to make an allegation within the time frame prescribed in subsection (1) does not prevent the Commission from investigating the allegation if the political activity alleged to be improper would impair or be perceived as impairing the ability of the employee or deputy head against whom the allegation is made to perform their duties in a politically impartial manner.

## INVESTIGATION

5. If the Commission decides to investigate an allegation, it shall inform the person who made the allegation and

(a) in the case of an allegation against an employee, the employee and the deputy head of the organization that employs the employee; and

(b) in the case of an allegation against a deputy head, the deputy head and the Clerk of the Privy Council.

6. If the Commission decides not to investigate an allegation, it shall inform the person who made the allegation of its decision and the reasons for it.

7. If the Commission decides to investigate an allegation, the Commission shall inform both the person who made the allegation and the employee or deputy head against whom the allegation is made that they may be heard and shall inform them as to whether submissions are to be made orally or in writing.

8. The withdrawal of an allegation by the person making it does not prevent the Commission from continuing its investigation if

(a) in the case of an allegation against an employee, the political activity alleged to be improper could impair or be perceived as impairing the ability of that employee to perform their duties in a politically impartial manner; and

(b) in the case of an allegation against a deputy head, if there is reason to believe that the deputy head has contravened of section 117 of the Act.

9. (1) If an allegation is made against an employee, the Commission shall, in writing with reasons for its decision, inform the person who made the allegation, that employee and the deputy head of the organization that employs that employee as to

## CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique à l'égard des enquêtes visées aux articles 118 et 119 de la Loi.

## MODALITÉ DE FORME DES ALLÉGATIONS

3. (1) L'allégation selon laquelle le fonctionnaire ne s'est pas conformé à l'un des paragraphes 113(1), 114(1) à (3) et 115(1) de la Loi et l'allégation selon laquelle l'administrateur général a contrevenu à l'article 117 de la Loi sont présentées à la Commission selon le formulaire figurant à l'annexe.

(2) Le non-respect de cette modalité de forme n'a pas pour effet d'empêcher la Commission de mener une enquête sur l'allégation s'il est dans l'intérêt public de le faire.

## DÉLAI DE PRÉSENTATION DES ALLÉGATIONS

4. (1) L'allégation est présentée dans le délai suivant :

a) dans le cas où la contravention alléguée a débuté pendant une période électorale, dans les trente jours suivant la fin de cette période;

b) dans le cas où elle a débuté en dehors d'une période électorale, dans les trente jours après que l'auteur de l'allégation en a pris connaissance, mais au plus tard un an après qu'elle a débuté.

(2) Le non-respect du délai de présentation n'a pas pour effet d'empêcher la Commission de mener une enquête sur l'allégation si l'activité politique visée par l'allégation peut porter ou sembler porter atteinte à la capacité du fonctionnaire ou de l'administrateur général contre qui l'allégation a été faite d'exercer ses fonctions de façon politiquement impartiale.

## CONDUITE DES ENQUÊTES

5. Lorsque la Commission décide de mener une enquête sur l'allégation, elle en informe l'auteur et :

a) dans le cas où elle est faite contre un fonctionnaire, ce fonctionnaire et l'administrateur général de l'administration dont il relève;

b) dans le cas où elle est faite contre un administrateur général, cet administrateur général et le greffier du Conseil privé.

6. Lorsque la Commission décide de ne pas mener une enquête sur l'allégation, elle en informe l'auteur, avec motifs à l'appui.

7. Lorsque la Commission décide de mener une enquête sur l'allégation, elle informe l'auteur de l'allégation et le fonctionnaire ou l'administrateur général contre qui elle a été faite de la possibilité de présenter des observations, en précisant si ces dernières doivent être présentées par écrit ou oralement.

8. Le retrait d'une allégation par son auteur n'empêche pas la Commission de poursuivre l'enquête sur celle-ci si :

a) dans le cas d'une allégation faite contre un fonctionnaire, l'activité politique visée pourrait porter ou sembler porter atteinte à la capacité de celui-ci d'exercer ses fonctions de façon politiquement impartiale;

b) dans le cas d'une allégation faite contre un administrateur général, il est raisonnable de croire que celui-ci a contrevenu à l'article 117 de la Loi.

9. (1) Dans le cas d'une allégation faite contre un fonctionnaire, la Commission informe, par écrit et avec motifs à l'appui, l'auteur de l'allégation, le fonctionnaire et l'administrateur général de l'administration dont celui-ci relève de sa décision quant au

whether the allegation is substantiated and of any corrective action that the Commission considers appropriate to be taken or of its decision to dismiss the employee.

(2) If an allegation is made against a deputy head, the Commission shall, in writing with reasons for its decision, inform the person who made the allegation, that deputy head and the Clerk of the Privy Council as to whether the allegation is substantiated.

#### DISCLOSURE OF INFORMATION

**10.** The Commission may disclose personal information obtained in the conduct of an investigation under section 118 or 119 of the Act if the disclosure would

- (a) promote political impartiality in the public service;
- (b) promote accountability;
- (c) ensure that action is taken to correct improper political activity on the part of employees or deputy heads or prevent the recurrence of such activity; or
- (d) encourage the adoption or continuance of proper practices regarding political activity on the part of employees or deputy heads.

**11.** The Commission may direct that any personal information obtained in the course of the investigation of an allegation be used only for the purposes of the investigation if the disclosure of that information could be reasonably expected to cause serious personal harm, including but not limited to harm to reputation, to the person to whom the information relates.

#### COMING INTO FORCE

**12.** These Regulations come into force on the day on which section 12 of the *Public Service Modernization Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2003, comes into force.

bien-fondé de l'allégation et, s'il y a lieu, de sa décision de destituer le fonctionnaire ou de prendre toute mesure corrective qu'elle estime indiquée.

(2) Dans le cas d'une allégation faite contre un administrateur général, la Commission informe, par écrit et avec motifs à l'appui, l'auteur de l'allégation, l'administrateur général et le greffier du Conseil privé de ses conclusions quant au bien-fondé de l'allégation.

#### COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS

**10.** La Commission peut communiquer des renseignements personnels obtenus au cours d'une enquête menée en vertu des articles 118 ou 119 de la Loi si la communication est faite à l'une des fins suivantes :

- a) promouvoir l'impartialité politique de la fonction publique;
- b) promouvoir la responsabilisation;
- c) veiller à la prise des mesures nécessaires pour mettre fin à l'activité politique irrégulière de tout fonctionnaire ou administrateur général, ou en empêcher toute récidive;
- d) favoriser l'adoption ou le maintien par les fonctionnaires et administrateurs généraux de pratiques régulières dans le domaine des activités politiques.

**11.** Lorsqu'il est raisonnable de croire que la communication de renseignements personnels obtenus au cours d'une enquête menée en vertu des articles 118 ou 119 de la Loi pourrait causer un préjudice grave à la personne concernée, notamment à sa réputation, la Commission peut communiquer ces renseignements sous la condition que leurs destinataires ne les utilisent que pour les besoins de l'enquête.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**12.** Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 12 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, chapitre 22 des Lois du Canada (2003).

### SCHEDULE (Subsection 3(1))

#### ALLEGATION OF IMPROPER POLITICAL ACTIVITY

Name of the person making the allegation: \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_

E-mail address: \_\_\_\_\_

Name of the employee or deputy head against whom the allegation is made: \_\_\_\_\_

Organization in which that employee or deputy head is employed: \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_

Section of the Act contravened (check one):

- s. 113(1) An employee engaged in a political activity that impaired the employee's ability to perform his or her duties in a politically impartial manner.
- s. 114(1) An employee sought nomination as a candidate in a federal, provincial or territorial election without obtaining permission from the Public Service Commission.
- s. 114(2) An employee was a candidate in a federal, provincial or territorial election without obtaining permission from the Public Service Commission before the election period.

SCHEDULE — Continued

ALLEGATION OF IMPROPER POLITICAL ACTIVITY — Continued

s. 114(3) An employee was a candidate in a federal, provincial or territorial election during an election period but did not obtain a leave of absence without pay from the Public Service Commission.

s. 115(1) An employee sought nomination or was a candidate in a municipal election without obtaining permission from the Public Service Commission.

s. 117 A deputy head engaged in a political activity other than voting in an election.

Description of alleged contravention (please provide as much detail as possible):

---

---

---

---

[40-1-o]

ANNEXE  
(paragraphe 3(1))

ALLÉGATION D'ACTIVITÉ POLITIQUE IRRÉGULIÈRE

Nom de la personne alléguant l'irrégularité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Courriel : \_\_\_\_\_

Nom du fonctionnaire ou de l'administrateur général visé par l'allégation : \_\_\_\_\_

Administration dont il relève : \_\_\_\_\_

Adresse de l'administration : \_\_\_\_\_

Disposition de la Loi à laquelle le fonctionnaire ou l'administrateur général aurait contrevenu :  
(Cochez une seule case.)

par. 113(1) Le fonctionnaire s'est livré à des activités politiques qui ont porté atteinte à sa capacité d'exercer ses fonctions de façon politiquement impartiale.

par. 114(1) Le fonctionnaire a demandé d'être choisi comme candidat à une élection fédérale, provinciale ou territoriale sans avoir obtenu la permission de la Commission de la fonction publique.

par. 114(2) Le fonctionnaire s'est porté candidat à une élection fédérale, provinciale ou territoriale avant la période électorale sans avoir obtenu la permission de la Commission de la fonction publique.

par. 114(3) Le fonctionnaire s'est porté candidat à une élection fédérale, provinciale ou territoriale pendant la période électorale sans avoir obtenu de la Commission de la fonction publique un congé sans solde.

par. 115(1) Le fonctionnaire s'est porté candidat à une élection municipale ou a demandé d'être choisi comme tel, sans avoir obtenu la permission de la Commission de la fonction publique.

art. 117 L'administrateur général s'est livré à une activité politique autre que l'exercice de son droit de vote dans le cadre d'une élection.

Description de la contravention alléguée :  
(Veuillez donner le plus de détails possible.)

---

---

---

---

[40-1-o]

**Regulations Amending the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations***Statutory authority**Canada Shipping Act**Sponsoring department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*, made pursuant to the *Canada Shipping Act*, came into force in 1999. The Regulations establish competency requirements for operators of pleasure craft, which are vessels used for recreational purposes that are fitted with a motor. The Regulations were designed to reduce the number of boating-related incidents and fatalities by raising overall boating safety awareness and encouraging responsible behaviour and compliance with boating safety regulations.

On December 12, 2003, the Government issued an Order in Council that consolidated all policy related to marine safety under the Minister of Transport. As a result, all legislative and regulatory responsibilities under the *Canada Shipping Act*, which were administered before that date by the Department of Fisheries and Oceans, were transferred to the Department of Transport. These transfers included regulatory responsibility for the Operator Competency Program.

While the Department now administers the Regulations, the Operator Competency Program continues to be delivered by private sector organizations referred to as course providers. The responsibilities of course providers include preparing submission packages for accreditation, delivering courses and tests to the public that meet the requirements of sections 6 and 7 of the Regulations, issuing Pleasure Craft Operator Cards, and complying with all regulatory and administrative procedures in the delivery of the program.

Since coming into force, weaknesses in the Regulations have been discovered and the Department has received negative feedback and publicity on how the program is being delivered. The business practices of some course providers have been brought into question and this has had a negative impact on the overall credibility of the program. For example, in the case of Internet testing, some course providers do not have secure practices in place to validate the identity of the test candidate or test supervisor. There have been instances where the person who received the Pleasure Craft Operator Card was not actually the person who completed the test. Boaters who have obtained a Pleasure Craft Operator Card without having demonstrated that they have sufficient knowledge of the matters referred to in subsection 6(2)

**Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance***Fondement législatif**Loi sur la marine marchande du Canada**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Description**

Le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, établi aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, est entré en vigueur en 1999. Le Règlement établit les compétences requises des personnes pour conduire une embarcation de plaisance, c'est-à-dire des bâtiments utilisés pour le plaisir, qui sont munis d'un moteur. Le Règlement a été conçu pour réduire le nombre d'incidents et d'accidents mortels liés à la navigation de plaisance en accroissant la sensibilisation à la sécurité nautique et en encourageant un comportement responsable dans le respect des règlements de sécurité nautique.

Le 12 décembre 2003, le Gouvernement a émis un décret regroupant l'ensemble des politiques reliées à la sécurité maritime sous le ministre des Transports. En conséquence, toutes les responsabilités législatives et réglementaires issues de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui relevaient avant cette date du ministère des Pêches et des Océans ont été transférées au ministère des Transports. Ces transferts comportaient, entre autres, la responsabilité réglementaire du Programme sur la compétence des conducteurs.

Alors que le Ministère a maintenant la responsabilité du Règlement, le Programme sur la compétence des conducteurs continue d'être administré quant à lui par des organismes du secteur privé connus sous le nom de prestataires de cours. Dans le cadre de leurs responsabilités, ces derniers doivent rassembler les dossiers nécessaires à l'agrément, fournir au public des cours et des examens conformes aux exigences des articles 6 et 7 du Règlement, délivrer les cartes de conducteur d'embarcation de plaisance et répondre aux exigences de la procédure réglementaire et administrative tout au long de la mise en œuvre du programme.

Depuis sa mise en application, le Règlement a révélé certaines faiblesses et le Ministère a reçu des commentaires négatifs et de la mauvaise publicité sur la façon dont le programme a été mis en œuvre. Les pratiques de certains prestataires de cours ont été remises en question et cela a eu un impact négatif sur la crédibilité globale du programme. Par exemple, dans le cas des examens par Internet, des prestataires de cours n'ont pas établi de pratiques sûres pour vérifier l'identité des candidats et des superviseurs d'examen. Dans certains cas, la personne qui a reçu la carte de conducteur d'embarcation de plaisance n'était pas la même que celle qui avait passé l'examen. Le fait que certains conducteurs aient obtenu la carte de conducteur d'embarcation de plaisance sans avoir démontré qu'ils possédaient le niveau de connaissances

of the Regulations could negatively impact safety on our waterways.

Despite collaborative efforts with course providers to develop guidelines on test administration and supervision procedures, challenges with validation of the candidate and/or supervisor and monitoring of the processes for acquiring and recognizing operator competencies continue to escalate. In addition, since the guidelines are not presently contained within the Regulations, they cannot be adequately enforced.

The current practice of testing during public events continues to be problematic. More and more course providers are conducting testing sessions in this type of environment in an effort to remain competitive. Unfortunately, this is not conducive to the appropriate administration of tests as distractions such as noise are difficult to control, the privacy of the candidate cannot be assured and quite often, other persons have been able to mingle amongst test candidates—all of which takes place in plain view of the public. This has clearly had a negative impact on the credibility of the program.

Testing at private residences, which continues to take place, also presents challenges to the Department. There are three issues associated with this problem: 1) test supervision; 2) verification of the test candidate's identity; and 3) effective monitoring by the Department.

Transport Canada has been made aware of many situations where the test has been completed without supervision, which is in violation of the current subsection 7(3) of the Regulations. Several course providers have used automated systems for issuing proctor codes for accessing online tests. As a result, candidates have been able to register themselves as both a candidate and a proctor (i.e. the person administering the test) by simply inventing a name of a proctor to access the test. The test has become easy for anyone to access provided a person has two separate email accounts.

Due to the use of automated systems and the fact that many course providers are not verifying proctor information, the verification of the identity of test candidates has been called into question. The Department has been made aware of instances where a Pleasure Craft Operator Card has been issued to a person who has not even completed the test, as another individual completed the test for them. These types of situations have been almost impossible to control as they often take place in a private residence.

Monitoring course providers and their agents to ensure compliance with the Regulations is the responsibility of the Department. Accessing private residences for monitoring purposes is a delicate issue, and it cannot be assumed that Transport Canada officials would always be granted access to private residences for test monitoring purposes.

### *Alternatives*

During the course of consultations, the following alternatives were discussed with stakeholders with the goal of solving the problems with the Operator Competency Program:

- keeping the status quo;
- prohibiting Internet testing; and
- improving test administration procedures.

suffisant exigé en vertu du paragraphe 6(2) du Règlement pourrait avoir un impact négatif sur la sécurité de nos eaux navigables.

Malgré les efforts de collaboration avec les prestataires de cours pour élaborer des lignes directrices sur l'administration des examens et les mesures adéquates de supervision, les défis que représentent la vérification de l'identité des candidats ou des superviseurs et le contrôle du processus d'acquisition et de reconnaissance des compétences s'intensifient. De plus, étant donné que les lignes directrices ne font présentement pas partie du Règlement, il est difficile d'en faire la mise en œuvre adéquate.

L'administration d'examens dans le cadre d'événements publics telle qu'elle s'effectue présentement continue de poser des problèmes. De plus en plus de prestataires de cours organisent des séances d'examens de ce genre dans le but de rester compétitifs. Malheureusement, ce n'est pas propice pour faire passer des examens : comme les distractions telles que le bruit sont difficiles à contrôler, il s'avère impossible d'assurer une certaine intimité au candidat et, assez souvent, d'autres personnes réussissent à se mêler aux candidats, tout cela au vu et au su de tout le monde. Il est clair que de telles circonstances ont des répercussions négatives sur la crédibilité du programme.

L'administration d'examens à partir de résidences privées qui continue d'avoir lieu présente aussi un grand défi pour le Ministère. Cette question soulève trois problèmes : 1) la supervision des examens; 2) la vérification de l'identité des candidats; 3) l'efficacité du contrôle du Ministère.

Transports Canada a été informé de nombreux cas où des candidats ont passé l'examen sans supervision, contrairement aux exigences du paragraphe 7(3) du Règlement. Plusieurs prestataires de cours ont eu recours à l'informatique pour obtenir des codes de surveillance pour accéder aux examens en ligne. En conséquence, les candidats ont pu s'enregistrer eux-mêmes, à la fois en tant que candidats et à titre de surveillants (c'est-à-dire la personne qui supervise l'examen) simplement en s'inventant un nom de surveillant pour accéder à l'examen. L'examen est devenu ainsi facilement accessible à quiconque dispose de deux adresses électroniques.

Le recours à l'informatique et le fait que de nombreux prestataires de cours ne vérifiaient pas les renseignements fournis par les surveillants ont suscité la remise en question de la vérification de l'identité des candidats à l'examen. Le Ministère a été informé de cas où la carte de conducteur d'embarcation de plaisance a été remise à des personnes qui n'avaient même pas passé l'examen, d'autres personnes l'ayant fait à leur place. Les cas de ce genre ont été pratiquement impossibles à contrôler, du fait qu'ils surviennent souvent dans une résidence privée.

Il incombe au Ministère de vérifier le travail des prestataires de cours et de leurs agents pour s'assurer qu'ils se conforment au Règlement. Pour les agents du Ministère, le fait d'accéder à une résidence privée pour des fins de contrôle peut engendrer des situations délicates, et on ne peut assumer que ces agents se verront toujours accorder l'accès à une résidence privée afin d'être en mesure d'y surveiller le déroulement d'un examen.

### *Solutions envisagées*

Au cours des consultations, les possibilités de solution suivantes ont été discutées avec les intervenants dans le but de résoudre les problèmes reliés au Programme sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance :

- le statu quo;
- l'interdiction d'administrer les examens par Internet;
- l'amélioration du processus utilisé pour faire passer les examens.

### The status quo

With no amendments to the Regulations, the current challenges with testing procedures would likely continue. Boaters could easily obtain proof of competency without first having acquired the minimum knowledge to safely operate a boat. This could negatively impact safety on our waterways. In addition, the Department would continue to receive complaints about the value of such a program and the media would continue to question the Department concerning how it administers the program.

### Prohibiting Internet testing

In keeping with the Government's commitment to provide an equal opportunity for all Canadians to learn about boating safety and afterwards obtain proof of competency, there is strong support to continue with distance education, including online testing. The Department agrees that Internet testing should continue but believes there is a need to improve the procedures used for administering tests.

### Improving test administration procedures

Improving the test administration procedures is considered the best alternative, as it would address many of the immediate concerns regarding the Operator Competency Program while at the same time it would allow all modes of testing (including Internet testing) to continue. This alternative received strong support from members of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), the Recreational Boating Advisory Councils (RBAC), enforcement officials, and course providers.

### Proposed amendments: improvements to test administration procedures

After having examined current issues facing the Operator Competency Program, the Department has decided that minimum performance requirements related to the test administration procedures would be included in the Regulations. These regulatory requirements would permit objective evaluation as to whether the test administration practices of course providers are consistent with the Department's policy of ensuring that sufficient knowledge has been acquired before a person can be issued a Pleasure Craft Operator Card.

### Test protocol

After looking at various options in order to improve test administration procedures, the Department is recommending that course providers develop and implement a test protocol that must include the following:

- procedures to be followed before the test;
- procedures to be followed during the test; and
- the description of test sites.

Under paragraph 7(1)(a) of the proposed Regulations, course providers will be required to submit their test protocol for approval by the Minister and will also be responsible for ensuring that each of their agents implement all elements of the approved protocol. The introduction into the Regulations of a test protocol requirement will help ensure consistency in how tests are administered from one course provider to the next.

### Le statu quo

Si le Règlement n'est pas modifié, les contestations auxquelles donnent présentement lieu les procédures d'examen risquent fort de perdurer. Les conducteurs pourraient obtenir facilement leur preuve de compétence sans acquérir d'abord les connaissances minimales pour conduire un bateau en toute sécurité. Cela pourrait avoir un effet néfaste sur la sécurité de nos eaux navigables. En outre, le Ministère continuerait de recevoir des plaintes relatives à l'efficacité d'un tel programme et les médias continueraient de remettre en question la façon dont le Ministère administre le programme.

### Interdire de faire passer des examens par Internet

Conformément à l'engagement du Gouvernement d'offrir à tous les Canadiens des chances égales d'apprendre les règles de sécurité nautique et d'obtenir ensuite leur preuve de compétence, l'enseignement à distance, y compris les examens par Internet, restent des solutions très prisées. Le Ministère est d'avis qu'il faudrait pouvoir continuer à faire subir des examens par Internet mais qu'il y aurait toutefois lieu d'améliorer le processus utilisé pour les faire passer.

### Améliorer le processus utilisé pour faire passer les examens

L'amélioration du processus utilisé pour faire passer les examens est considérée comme étant la meilleure solution car elle permettrait de s'attaquer aux préoccupations immédiates au sujet du Programme sur la compétence des conducteurs tout en permettant tous les formats d'examens actuellement utilisés (y compris l'Internet). Le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), les Conseils consultatifs sur la navigation de plaisance (CCNP), les responsables de l'exécution et les prestataires de cours appuient fortement cette solution.

### Modifications proposées : amélioration des procédures du processus utilisé pour faire passer les examens

Après avoir examiné les problèmes auxquels se heurte actuellement le Programme sur la compétence des conducteurs, le Ministère a proposé que des exigences minimales de performance relatives au processus utilisé pour faire passer les examens soient intégrées au Règlement. Ces exigences réglementaires permettraient alors d'évaluer objectivement si les pratiques utilisées pour faire passer les examens répondent aux exigences de la politique ministérielle visant à assurer que des connaissances suffisantes sont acquises avant qu'une personne puisse se voir émettre une carte de conducteur d'embarcation de plaisance.

### Protocole d'examen

Après avoir analysé les différentes manières d'améliorer le processus utilisé pour faire passer les examens, le Ministère recommande que les prestataires de cours élaborent et mettent en œuvre un protocole d'examen qui devra comprendre les éléments suivants :

- la marche à suivre avant l'examen;
- la marche à suivre pendant l'examen;
- la description des lieux où l'on fait passer les examens.

En vertu de l'alinéa 7(1)(a) du règlement proposé, les prestataires de cours devront soumettre leur protocole d'examen à l'approbation du ministre et ils auront aussi la responsabilité de s'assurer que tous leurs agents appliquent chacun des éléments du protocole approuvé. L'insertion de l'exigence d'un protocole d'examen dans le Règlement permettra de faire en sorte que le processus utilisé pour faire passer les examens soit homogène d'un prestataire de cours à l'autre.

Under paragraphs 7(2)(a) and (b) of the proposed Regulations, before a test is administered to a candidate, the course providers must have established procedures requiring the person administering the test to ensure that the identity and age of the candidate is verified, that the candidate is aware of the test's duration and pass mark and that he receives clear instructions on how to complete the test.

Under paragraph 7(2)(c) of the proposed Regulations, course providers will be required to establish and implement rules that a candidate must follow during the test that would ensure that the candidate is not permitted to communicate with anyone except the person administering the test, does not have access to documents other than the test and cannot consume alcohol during the test. Also, no candidate will be permitted to copy the test, remove it from the test site or forward it to anyone.

#### Test site

The proposed Regulations will also introduce test site parameters, which are contained in paragraph 7(2)(d). These parameters will substantially lessen the current problems with regards to controlling distractions and maintaining the privacy of candidates during public event testing. Also, the proposed test site parameters will only allow testing to take place in a site that is owned, leased, occupied or otherwise controlled by the course providers and will prohibit testing at a site that is under the control of a candidate taking the test. The course providers will also be required to permit access to any agents of the Department of Transport for monitoring purposes. This would eliminate the most common situations where neither the identities of the candidate and person supervising the test nor the actual presence of a person to supervise the test can be reliably validated. In addition, paragraph 7(2)(g) requires that the number of candidates per person administering a test shall not exceed 20.

#### Test format

Subsection 7(3) of the proposed Regulations will permit the continued administration of tests in paper format, electronically by computer or, in certain cases, orally or by some other form of communication adapted to overcome a candidate's difficulty in the official languages or to accommodate his or her documented health problem. In addition, paragraphs 7(4)(b) and (c) of the Regulations will address tests generated randomly from a bank of questions as well as tests accredited by the Canadian Coast Guard prior to the most recent test accreditation date of July 24, 2003, and consequently, prior to the proposed amendments.

#### Transitional provisions

Amendments have been made to the proposed Regulations as recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC). In response to concerns expressed by the SJC on confusion between sections 3 and 5, subsections 3(1) to (2.1) of the Regulations are being amended to clarify that proof of age on board the craft is only required of an operator born before April 2, 1983, who does not have proof of competency on board a craft that is at least 4 m in length and also to clarify that a boat renter may rent in respect of such an operator. In addition, section 5 is being repealed.

En vertu des alinéas 7(2)a) et b) du règlement proposé et avant de faire passer un examen au candidat, le prestataire de cours devrait avoir établi un processus exigeant que la personne qui fait passer l'examen vérifie l'identité et l'âge du candidat, donne à ce dernier des instructions précises sur la durée de l'examen et l'informe de la note de passage et de la marche à suivre pour passer l'examen.

En vertu de l'alinéa 7(2)c) du règlement proposé, les prestataires de cours devront également s'assurer d'établir et de mettre en œuvre des règles auxquelles les candidats devraient se conformer pendant l'examen, notamment pour s'assurer qu'ils ne communiquent qu'avec la personne qui leur fait subir l'examen, qu'ils n'ont accès à aucune autre documentation que l'examen, et qu'ils ne peuvent consommer de boisson alcoolisée durant l'examen. De plus, ils ne pourront retirer du lieu de l'examen tout ou partie de l'examen ou encore le copier ou en transmettre à un tiers la totalité ou une partie.

#### Lieu de l'examen

Les paramètres qui s'appliquent au lieu de l'examen feraient dorénavant partie du règlement proposé; on les retrouve à l'alinéa 7(2)d). Ces paramètres contribueraient à diminuer substantiellement les problèmes actuels tels que le contrôle des distractions et le respect de l'intimité des candidats lors des examens que l'on fait passer lors d'événements publics. De plus, les paramètres ne permettraient de faire passer des examens que dans un lieu qui est la propriété du prestataire de cours ou est loué, occupé ou autrement contrôlé par celui-ci, mais interdiraient de faire passer un examen dans un lieu qui est sous le contrôle d'un candidat à cet examen. Le prestataire de cours serait également tenu de permettre l'accès au lieu d'examen à tout mandataire du ministère des Transports aux fins de vérification. Ceci éliminerait la plupart des cas où l'identité du candidat et celle de la personne qui lui fait passer l'examen ne peuvent être vérifiées, ce qui assurerait également la présence véritable d'une personne qui fait passer l'examen. Notons également que l'alinéa 7(2)g) prévoirait que le nombre de candidats par personne qui fait passer l'examen ne pourrait dépasser 20.

#### Format d'examen

Le paragraphe 7(3) du règlement proposé permettra de continuer à faire passer les examens soit sur papier, soit électroniquement par ordinateur et même, dans certains cas, oralement ou selon un autre format adapté aux besoins du candidat, pour lui permettre de surmonter ses difficultés dans les deux langues officielles ou de s'adapter à un problème de santé documenté. De plus, les alinéas 7(4)b) et c) du Règlement prévoient les cas où les examens sont produits au hasard à partir d'une banque de questions ou encore où l'on a recours à un examen agréé par la Garde côtière canadienne antérieurement à l'examen le plus récent de la date du 24 juillet 2003 et, par conséquent, aux modifications proposées.

#### Dispositions transitoires

Des modifications ont été faites au règlement proposé à la suite de recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMP). En réponse aux préoccupations exprimées par le CMP sur la confusion entre les articles 3 et 5, les paragraphes 3(1) à (2.1) du Règlement sont modifiés, d'une part pour clarifier le fait que l'exigence d'avoir une preuve d'âge à bord ne s'applique qu'au conducteur né avant le 2 avril 1983, qui n'a pas sa preuve de compétence à bord de l'embarcation de plaisance d'une longueur d'au moins 4 m et, d'autre part, pour préciser qu'un locateur peut effectivement louer une embarcation de plaisance à un tel candidat. Notons que l'article 5 est abrogé.

### Suspension and revocation

Another concern expressed by the SJC was that the current Regulations do not distinguish between the circumstances that may result in the suspension of the accreditation of a course or test and those that may result in its revocation. To avoid the possibility of an arbitrary difference in the consequences of similar facts, subsection 7.1(1) of the Regulations would only contain circumstances leading to suspension and would not contain any circumstances leading to revocation.

Section 3 of the Regulations is being amended to expressly prohibit any course providers from issuing a Pleasure Craft Operator Card to a candidate unless the testing of that candidate met the requirements of section 7, except where replacing a previously issued card.

### Enforcement officer

The purpose of section 8.3 of the existing Regulations was to make the failure to obey the directions of an enforcement officer punishable as an offence under the *Canada Shipping Act*. However, a requirement of an enforcement officer is not a provision of the Act or the Regulations. Given that subsection 209(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*, expressly sets out the particular administrative directions the contravention of which will constitute an offence, section 8.3 of the Regulations will become redundant upon the coming into force of the new statute. Therefore, it is proposed that section 8.3 of the Regulations be repealed at this time.

### Benefits and costs

The goal of the Operator Competency Program is to reduce the number of boating-related incidents and fatalities through education and training. Through the introduction of test protocol procedures, the identification of test site parameters, the inclusion of all test formats, and the inclusion of provisions where accreditation can be suspended under certain circumstances, Canadians can expect to see fair and consistent testing practices being implemented across the country.

### Benefits

It is anticipated that the majority of the boating safety community will support the proposed amendments. With testing of candidates no longer permitted in private residences and with more controls proposed for testing during public events, many of the current problems associated with the Operator Competency Program will be eliminated. The credibility of the program will be restored when stakeholders see that the Department is taking steps to have more control over how course providers will deliver the program to the public.

By having procedures in place for ensuring that the identity of the test candidate is verified and that candidates are being properly supervised, there would be greater assurance that the Pleasure Craft Operator Cards are being issued to candidates who do have the minimum knowledge of boating safety matters as required by the Regulations. As a result, the number and severity of boating-related fatalities and injuries, as well as damage to property, is expected to decline. By having more knowledgeable boaters on our waterways, the costs associated with search and rescue and enforcement initiatives should be reduced.

### Suspension et retrait

Le CMP a également soulevé le fait que le règlement actuel ne fait pas la distinction entre les circonstances pouvant donner lieu à une suspension et celles pouvant entraîner un retrait de l'agrément du cours ou de l'examen agréé. Pour éviter une distinction arbitraire apportant des conséquences différentes à des faits similaires, il est proposé de modifier le paragraphe 7.1(1) du Règlement de façon à y prévoir clairement la suspension des agréments dans des conditions particulières et à éliminer le retrait de l'agrément.

L'article 3 du Règlement est modifié pour interdire expressément à tout prestataire de cours de délivrer une carte de conducteur d'embarcation de plaisance à un candidat, sauf si ce dernier a subi un examen qui répond aux exigences de l'article 7, à l'exception des cas où une carte est émise en remplacement d'une carte précédemment délivrée.

### Agent d'exécution

En vertu de l'article 8.3 du règlement actuel, le non-respect des ordres que donne l'agent d'exécution est une infraction punissable selon la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Pourtant, une directive d'un agent d'exécution n'est une disposition ni de la Loi, ni du Règlement. Étant donné que le paragraphe 209(1) de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* précise les situations administratives particulières dont le non-respect constitue une infraction, l'article 8.3 du Règlement deviendra redondant à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Par conséquent, nous proposons la révocation de l'article 8.3 du Règlement en ce moment.

### Avantages et coûts

L'objectif du Programme sur la compétence des conducteurs est de réduire, par l'éducation et la formation, le nombre d'incidents et d'accidents mortels liés à l'activité nautique. L'introduction d'un protocole d'examen qui comporterait un nouveau processus et préciserait les paramètres du lieu de l'examen ainsi que tous les formats d'examen admissibles et qui, par surcroît, comprendrait des dispositions selon lesquelles l'agrément pourrait être suspendu dans certaines circonstances devrait permettre d'instaurer partout au pays des pratiques d'examens que les Canadiens percevront comme justes et uniformes.

### Avantages

Il est prévu que la majorité des personnes œuvrant dans le domaine de la sécurité nautique donneront leur appui aux modifications proposées. En n'autorisant plus le fait de faire passer des examens dans des résidences privées et en appliquant un plus grand contrôle lorsque l'on fera passer des examens lors d'événements publics, on devrait éliminer un grand nombre des problèmes que connaît actuellement le Programme sur la compétence des conducteurs. Le programme retrouverait sa crédibilité aux yeux des intervenants qui verraient alors le Ministère prendre des mesures pour exercer un meilleur contrôle sur la façon dont les prestataires de cours administreraient le programme auprès du public.

Les procédures dont la mise en place est proposée pour garantir l'identité d'un candidat et assurer une supervision adéquate donneraient l'assurance que les cartes de conducteur d'embarcation de plaisance ne seraient dorénavant délivrées qu'aux candidats qui possèdent les connaissances minimales en matière de sécurité nautique, conformément aux exigences du Règlement. Cela devrait avoir pour résultat de réduire le nombre et la gravité des dommages corporels et matériels imputables à des accidents nautiques. Les conducteurs qui fréquentent nos eaux navigables seraient alors mieux éduqués, et les coûts associés à la recherche et au sauvetage ainsi qu'à l'application de la loi devraient diminuer.



## Costs

There could be some monetary costs associated with introducing test protocol procedures into the Regulations. As testing will no longer be permitted from a private residence, course providers will be required to find alternate testing locations. This could include the rental of a hall, for example. At this time, we cannot put a dollar value on the increased costs to course providers, as information is not available on the number of people who complete the boating safety test from a private residence. Instead of renting a classroom for testing an individual or a group of individuals, there could be other alternatives for course providers to consider. For example, a public library could be an appropriate test site as long as all test protocol conditions are met. Generally, there is no cost incurred for utilizing an area in the public library as a test site. Course providers could also make arrangements with schools, enforcement agencies, or community associations for the use of a room or facility for little to no cost. If there are costs associated with room rentals, we can expect that these costs would be passed on to the candidate and that the cost of taking a boating safety course or test could therefore increase.

## Environmental considerations

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada's Strategic Environment Assessment Policy Statement — March 2001. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding the environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

## Consultation

Consultations with stakeholders on the Operator Competency Program have been ongoing during the last three years. Stakeholders include the boating public, enforcement officials, boating safety associations, marine manufacturers and governments. They have actively participated in discussions on program issues and improvements during CMAC and RBAC meetings (both regionally and nationally). In addition, consultations were held separately with course providers in December 2002.

All stakeholders agree that the current Regulations require strengthening to improve the overall credibility of the program. This is evident through the letters that have been forwarded to the Department and the media that have generated negative attention about the program.

## Compliance and enforcement

In situations where a test is not administered in accordance with the approved test protocol or the course or test is being administered in a manner where the person's knowledge is doubtful upon completion of the course or test, the Department may suspend the accreditation of an accredited course or test or may suspend the approval of a test protocol. Section 562.14 of the *Canada Shipping Act* contains the offence and punishment provisions for non-compliance with the Regulations.

## Coming into force

The Regulations would come into force 120 days after the day on which they are registered. This would provide course

## Coûts

L'introduction dans le Règlement d'un protocole d'examen pourrait entraîner certains coûts financiers. Comme il ne serait plus possible d'administrer les examens à partir de résidences privées, les prestataires de cours devraient trouver d'autres lieux d'examens. Cela pourrait, par exemple, consister à louer une salle. À ce point-ci, il est difficile d'attribuer une valeur monétaire à l'augmentation des coûts pour les prestataires de cours, car on ne dispose pas de données suffisantes sur le nombre de personnes qui passent les examens de sécurité nautique à partir d'une résidence privée. Plutôt que de louer une salle de classe pour faire passer les examens à des individus ou à des groupes, les prestataires pourraient envisager d'autres possibilités. Par exemple, pour autant que les exigences du protocole d'examen y sont respectées, une bibliothèque publique pourrait constituer un lieu d'examen approprié. Habituellement, il n'y a pas de frais reliés à l'utilisation d'une partie d'une bibliothèque publique pour y faire passer des examens. Les prestataires de cours pourraient aussi s'entendre avec des écoles, des corps policiers ou des associations communautaires pour obtenir gratuitement, ou pour un coût minime, l'usage d'une salle ou d'un local. Si la location de locaux entraîne des frais, on peut s'attendre à ce que ces frais se répercutent sur les candidats et à ce que le coût des cours ou des examens de sécurité nautique puisse augmenter.

## Considérations d'ordre environnemental

Un premier survol des conséquences environnementales a été entrepris conformément à l'énoncé de politique d'évaluation environnementale du Ministère, établi en mars 2001. Ce survol préliminaire a permis de conclure qu'il ne serait pas nécessaire d'effectuer une analyse détaillée. Il est peu probable que d'autres évaluations ou études sur les effets environnementaux en arrivent à d'autres conclusions.

## Consultations

Les divers intervenants ont été consultés de façon continue au cours des trois dernières années au sujet du Programme sur la compétence des conducteurs. Ces intervenants sont les plaisanciers, les responsables de l'exécution, les associations de sécurité nautique, les fabricants d'embarcations de plaisance et les gouvernements. Ils ont participé activement aux discussions sur les questions reliées au programme et sur les améliorations que ce programme prévoit lors de réunions du CCMC et du CCNP (à l'échelle régionale et nationale). En outre, des consultations ont eu lieu séparément avec les prestataires de cours en décembre 2002.

Tous les intervenants s'accordent pour dire que le règlement actuel doit être renforcé pour rehausser la crédibilité générale du programme. Cela est prouvé par toutes les lettres qui ont été envoyées au Ministère et aux médias qui avaient attiré l'attention de façon négative sur le programme.

## Respect et exécution

Dans des situations où un examen ne se déroulait pas d'une façon conforme au protocole ou si un cours était donné à une personne, ou un examen se déroulait, d'une manière qui, à la fin du cours ou de l'examen, semait le doute sur les connaissances de cette personne, le Ministère pourrait suspendre l'agrément du cours ou de l'examen agréé, ou suspendre l'approbation du protocole d'examen. L'article 562.14 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit les infractions et peines en cas de contravention au Règlement.

## Entrée en vigueur

Le présent règlement entrerait en vigueur 120 jours après la date de son enregistrement. Ceci donnerait suffisamment de

providers with a reasonable amount of time to comply with these new requirements.

### Contact

André Bégin, AMSP, Manager, Operator Competency Program, Marine Safety, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 990-4826 (telephone), (613) 991-4818 (fax).

temps aux prestataires de cours pour se conformer à ces nouvelles exigences.

### Personne-ressource

André Bégin, AMSP, Gestionnaire, Programme sur la compétence des conducteurs, Sécurité maritime, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 11<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 990-4826 (téléphone), (613) 991-4818 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 562(3) of the *Canada Shipping Act*, to make the annexed *Regulations Amending the Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to André Bégin, Manager, Operator Competency Program, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel: (613) 990-4826; fax: (613) 996-8902; e-mail: [begin@tc.gc.ca](mailto:begin@tc.gc.ca)).

Ottawa, September 26, 2005

DIANE LABELLE  
A/Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE COMPETENCY OF OPERATORS OF PLEASURE CRAFT REGULATIONS

### AMENDMENTS

1. (1) The definitions “CCG-accredited course” and “CCG-accredited test” in section 1 of the *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

(2) The definition “Pleasure Craft Operator Card” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

“Pleasure Craft Operator Card” means a card issued by a course provider that attests that the cardholder has received a mark of at least 75 per cent on a test. (*carte de conducteur d'embarcation de plaisance*)

(3) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“accredited course” means a series of lessons in respect of boating safety that has been accredited by the Department of Transport under section 6. (*cours agréé*)

“accredited test” means a test referred to in paragraph 7(4)(c). (*examen agréé*)

“candidate” means a person presenting themselves at a test site to take the test or a person taking the test for a Pleasure Craft Operator Card. (*candidat*)

<sup>1</sup> SOR/99-53

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 562(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, ci-après.

Les personnes intéressées peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à André Bégin, gestionnaire, Programme de la compétence des conducteurs, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 990-4826; téléc. : (613) 996-8902; courriel : [begin@tc.gc.ca](mailto:begin@tc.gc.ca)).

Ottawa, le 26 septembre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

### MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « cours agréé GCC » et « examen agréé GCC », à l'article 1 du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) La définition de « carte de conducteur d'embarcation de plaisance », à l'article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« carte de conducteur d'embarcation de plaisance » Carte délivrée par un prestataire de cours qui atteste que son titulaire a obtenu une note d'au moins 75 pour cent à l'examen. (*Pleasure Craft Operator Card*)

(3) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« candidat » Toute personne qui se présente au lieu de l'examen pour y subir l'examen ou qui le subit en vue de l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance. (*candidate*)

« cours agréé » Série de leçons sur la sécurité nautique qui est agréée par le ministère des Transports en application de l'article 6. (*accredited course*)

« examen » Examen sur la sécurité nautique qui est conforme aux exigences de l'article 7 et qui est passé en vue de l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance. (*test*)

<sup>1</sup> DORS/99-53

“course provider” means a person who has obtained the accreditation of a boating safety course in accordance with section 6. (*prestataire de cours*)

“test” means a boating safety test that meets the requirements of section 7 taken for the purpose of obtaining a Pleasure Craft Operator Card. (*examen*)

**2. (1) Paragraph 3(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) has proof of competency on board.

**(2) Subsections 3(2) and (2.1) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) Subsection (1) does not apply to a person who

(a) is operating the pleasure craft under the supervision of an instructor, as part of an accredited course;

(b) is not a resident of Canada and whose pleasure craft is in Canada for less than 45 consecutive days; or

(c) was born before April 2, 1983, has proof of age on board and operates a pleasure craft of at least 4 m in length before September 15, 2009.

(2.1) No owner, master, operator, charterer, hirer, person in charge of a pleasure craft or person who makes a pleasure craft available for rent shall allow a person to operate the pleasure craft unless that person is a person referred to in subsection (1) or (2).

**(3) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

(4) No course provider shall issue a Pleasure Craft Operator Card to a candidate unless the provider or their agent has administered a test meeting the requirements of section 7 to the candidate, except where replacing a previously issued card.

**3. Paragraph 4(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) if the person has received a mark of at least 75 per cent on a test and has been issued a Pleasure Craft Operator Card;

**4. Section 5 of the Regulations is repealed.**

**5. The heading before section 6 of the Regulations is replaced by the following:**

#### ACCREDITED COURSES

**6. Section 6 of the Regulations is amended by replacing the expressions “CCG-accredited course” and “Canadian Coast Guard” with the expressions “accredited course” and “Department of Transport”, respectively, with such modifications as the circumstances require.**

**7. The heading before section 7 and sections 7 and 7.1 of the Regulations are replaced by the following:**

#### TEST ADMINISTERED UNDER AN APPROVED PROTOCOL

7. (1) Subject to section 7.1, a course provider or their agent may administer a test only if the test

(a) is administered in accordance with the course provider’s test protocol submitted to and approved by the Minister; and

(b) meets the requirements of subsections (3) and (4).

« examen agréé » Examen visé à l’alinéa 7(4)c). (*accredited test*)  
 « prestataire de cours » Personne qui a obtenu l’agrément d’un cours sur la sécurité nautique conformément à l’article 6. (*course provider*)

**2. (1) L’alinéa 3(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) d’avoir à bord une preuve de compétence.

**(2) Les paragraphes 3(2) et (2.1) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas :

a) à la personne qui conduit l’embarcation de plaisance sous la surveillance d’un instructeur dans le cadre d’un cours agréé;

b) à la personne qui n’est pas un résident canadien et dont l’embarcation de plaisance se trouve au Canada pendant moins de 45 jours consécutifs;

c) à la personne qui est née avant le 2 avril 1983, a à bord une preuve d’âge et conduit, avant le 15 septembre 2009, une embarcation de plaisance d’une longueur d’au moins 4 m.

(2.1) Il est interdit au propriétaire, au capitaine, au conducteur, à l’affréteur, au locataire, au locateur ou à la personne responsable d’une embarcation de plaisance de permettre à une personne autre que l’une des personnes visées aux paragraphes (1) ou (2) de conduire cette embarcation.

**(3) L’article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) Sauf dans le cas du remplacement d’une carte précédemment délivrée, il est interdit à un prestataire de cours de délivrer une carte de conducteur d’embarcation de plaisance à un candidat à moins que ce prestataire ou son mandataire ne lui ait fait subir un examen conforme aux exigences de l’article 7.

**3. L’alinéa 4(1)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) si elle a obtenu au moins 75 pour cent à l’examen et si une carte de conducteur d’embarcation de plaisance lui a été délivrée;

**4. L’article 5 du même règlement est abrogé.**

**5. L’intertitre précédant l’article 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### COURS AGRÉÉS

**6. Dans l’article 6 du même règlement, « cours agréé GCC » et « Garde côtière canadienne » sont respectivement remplacés par « cours agréé » et « ministère des Transports », avec les adaptations nécessaires.**

**7. L’intertitre précédant l’article 7 et les articles 7 et 7.1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

#### EXAMENS DANS LE CADRE D’UN PROTOCOLE APPROUVÉ

7. (1) Sous réserve de l’article 7.1, ni le prestataire de cours ni son mandataire ne peuvent faire subir un examen que s’il est conforme aux conditions suivantes :

a) il se déroule conformément au protocole d’examen du prestataire de cours qui a été soumis au ministre et approuvé par ce dernier;

b) il est conforme aux exigences des paragraphes (3) et (4).

(2) The Minister shall approve a test protocol if in the Minister's opinion it contains procedures ensuring that

- (a) the identity and age of each candidate are verified;
- (b) each candidate receives clear instructions, before the test begins, on
  - (i) the maximum duration of the test,
  - (ii) the passing grade, and
  - (iii) the procedures to be followed to complete the test;
- (c) during the test, no candidate
  - (i) communicates with any person other than the person administering the test,
  - (ii) has access to documentation other than the test and the instructions that relate to it,
  - (iii) copies, removes from the test site or sends to anyone, the test or any portion of it, or
  - (iv) consumes alcoholic beverages;
- (d) the test site is a site
  - (i) that is designated solely for the use of the person administering the test, candidates and, if applicable, agents of the Department of Transport, for the duration of the test,
  - (ii) that is owned, leased, occupied or otherwise controlled by the course provider but that is in no way under the control of a candidate taking the test,
  - (iii) in respect of which the course provider has undertaken in advance to permit access to any agents of the Department of Transport,
  - (iv) that conforms to the description furnished by the course provider in their test protocol, and
  - (v) that, in the case of a test site situated within a space where a commercial or sporting activity occurs concurrently with the test, is delineated by walls or partitions in such a manner that the candidates are incapable of seeing anything outside the test site during the taking of the test except through a window;
- (e) no candidate may take a test more than once in one day;
- (f) any candidate who does not comply with the requirements of paragraph (c) is removed from the test site and their answers automatically rejected for that test;
- (g) the ratio of candidates to persons administering the test shall not exceed 20 to 1; and
- (h) a copy of the test protocol shall be available at the test site for consultation, including an inspection by an agent of the Department of Transport.

(3) All tests shall be supervised throughout their duration by the person administering the test and can be provided to a candidate only at a test site and in one of the following formats:

- (a) in paper format;
- (b) electronically by computer; or
- (c) by one of the following means if the candidate is the sole candidate present:
  - (i) in the case of a candidate who does not fluently read English or French or is deaf or mute, by the person administering the test asking the questions orally, if necessary, through a competent and independent interpreter, and
  - (ii) in any other specific case, by any other method of communication that meets the needs generated by a candidate's documented health problem.

(4) The following requirements apply to the type of test specified:

- (a) every test shall be composed of 36 items or questions distributed as follows:

(2) Le ministre approuve un protocole d'examen s'il est d'avis que la marche à suivre qu'il contient fait en sorte que les conditions suivantes soient respectées :

- a) l'identité et l'âge de chaque candidat sont vérifiées;
- b) chaque candidat reçoit, avant le début de l'examen, des instructions claires sur ce qui suit :
  - (i) la durée maximale de l'examen,
  - (ii) la note de passage,
  - (iii) la marche à suivre pour passer l'examen;
- c) pendant l'examen, le candidat ne peut :
  - (i) communiquer qu'avec la personne qui fait subir l'examen,
  - (ii) avoir accès à aucune autre documentation que l'examen et les instructions afférentes,
  - (iii) copier, retirer du lieu de l'examen ou envoyer à un tiers tout ou partie de l'examen,
  - (iv) consommer de boisson alcoolisée;

d) le lieu de l'examen est conforme aux conditions suivantes :

- (i) il est réservé, pour la durée de l'examen, à l'usage exclusif des candidats, de la personne qui fait subir l'examen et, le cas échéant, de mandataires du ministère des Transports,
  - (ii) il est la propriété du prestataire de cours ou est loué, occupé ou autrement contrôlé par celui-ci, mais n'est d'aucune façon sous le contrôle d'un candidat à cet examen,
  - (iii) il est l'objet d'un engagement préalable du prestataire de cours, par lequel ce dernier a convenu d'en permettre l'accès sur demande à tout mandataire du ministère des Transports,
  - (iv) il correspond à la description qu'en a fournie le prestataire de cours dans son protocole d'examen,
  - (v) dans le cas où le lieu de l'examen est situé dans un espace où se déroulent, en même temps que l'examen, des activités commerciales ou sportives, il est délimité par des murs ou des cloisons conçus de manière à ce que les candidats soient incapables de voir à l'extérieur du lieu, sauf à travers une vitre, pendant qu'ils subissent l'examen,
- e) aucun candidat ne peut subir l'examen plus d'une fois dans une même journée;
  - f) tout candidat qui ne se conforme pas aux exigences de l'alinéa c) est expulsé du lieu de l'examen et ses réponses à l'examen sont automatiquement rejetées;
  - g) le nombre de candidats par personne qui fait subir l'examen ne dépasse pas 20;
  - h) une copie du protocole d'examen est disponible sur le lieu d'examen, y compris aux fins d'inspection par un mandataire du ministère des Transports.

(3) Tout examen est surveillé par la personne qui fait subir le test pendant toute sa durée et ne peut être présenté au candidat que sur le lieu de l'examen :

- a) soit sur papier;
- b) soit électroniquement par ordinateur;
- c) soit, selon l'une des façons suivantes, lorsqu'il n'y a qu'un candidat :
  - (i) dans le cas d'un candidat qui ne lit pas couramment le français ou l'anglais ou qui est sourd ou muet, la personne qui fait subir l'examen pose oralement les questions et, au besoin, il fait appel à un interprète compétent et indépendant,
  - (ii) dans tout autre cas particulier, par tout autre moyen de communication qui répond aux besoins découlant d'un problème médical documenté du candidat.

(4) Les exigences suivantes s'appliquent au type d'examen précisé :

- a) chaque examen comporte 36 points ou questions répartis comme suit :

- (i) 9 items or questions on the matters referred to in paragraph 6(2)(a) and the provisions referred to in paragraph 6(2)(e) that are applicable to those matters,
- (ii) 9 items or questions on the matters referred to in paragraph 6(2)(b) and the provisions referred to in paragraph 6(2)(e) that are applicable to those matters,
- (iii) 12 items or questions on the matters referred to in paragraph 6(2)(c) and the provisions referred to in paragraph 6(2)(e) that are applicable to those matters, and
- (iv) 6 items or questions on the matters referred to in paragraph 6(2)(d);

(b) in the case of a test other than one referred to in paragraph (c) and in the case of all tests administered by computer, the items or questions shall be randomly selected from the most recent bank of questions provided by the Department of Transport to course providers who have had their test protocols approved under subsection (2); and

(c) in the case of a test accredited before July 24, 2003 and administered by the person who obtained the accreditation or their agent, the test shall not have been altered since that accreditation.

#### SUSPENSION OF ACCREDITATION OR APPROVAL

**7.1** (1) If a course provider issues a Pleasure Craft Operator Card without having complied with subsection 3(4), if a test is not administered in accordance with the test protocol approved under subsection 7(2) and applicable to it or it is demonstrated that a course is being given or a test is being administered to a candidate in such a manner that, on completion of the course or the test, the person's knowledge of the matters referred to in subsection 6(2) is doubtful, the Department of Transport may do any or all of the following:

- (a) suspend the accreditation of an accredited course;
- (b) suspend the accreditation of an accredited test; and
- (c) suspend the approval of a test protocol under subsection 7(2).

(2) The Department of Transport shall reinstate an accreditation or approval suspended under subsection (1) if the situation that justified the suspension has been remedied.

(3) No person shall administer a course whose accreditation has been suspended or a test whose accreditation or whose test protocol approval has been suspended, except where an accreditation or approval has been reinstated.

#### **8. Section 8.3 of the Regulations is repealed.**

#### COMING INTO FORCE

**9. These Regulations come into force 120 days after the day on which they are registered.**

[40-1-o]

(i) 9 points ou questions sur les matières visées à l'alinéa 6(2)a) et les dispositions visées à l'alinéa 6(2)e) qui s'y appliquent,

(ii) 9 points ou questions sur les matières visées à l'alinéa 6(2)b) et les dispositions visées à l'alinéa 6(2)e) qui s'y appliquent,

(iii) 12 points ou questions sur les matières visées à l'alinéa 6(2)c) et les dispositions visées à l'alinéa 6(2)e) qui s'y appliquent,

(iv) 6 points ou questions sur les matières visées à l'alinéa 6(2)d);

b) dans le cas d'un examen autre que celui visé à l'alinéa c) et de tout examen par ordinateur, les points ou questions sont choisis au hasard à partir de la plus récente banque de questions fournie par le ministère des Transports aux prestataires de cours dont les protocoles d'examen ont été approuvés en vertu du paragraphe (2);

c) dans le cas d'un examen qui est agréé avant le 24 juillet 2003 et que fait subir la personne ayant obtenu l'agrément de l'examen ou son mandataire, il ne doit pas avoir été modifié depuis cet agrément.

#### SUSPENSION DES AGRÉMENTS OU DES APPROBATIONS

**7.1** (1) Si un prestataire de cours a délivré une carte de conducteur d'embarcation de plaisance sans se conformer aux exigences du paragraphe 3(4), si l'examen ne se déroule pas d'une façon conforme au protocole qui lui est applicable et qui est approuvé en vertu du paragraphe 7(2) ou s'il est démontré qu'un cours est donné au candidat, ou qu'un examen se déroule, d'une manière qui, à la fin du cours ou de l'examen, sème le doute sur ses connaissances des matières visées au paragraphe 6(2), le ministère des Transports peut prendre l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

- a) suspendre l'agrément d'un cours agréé;
- b) suspendre l'agrément d'un examen agréé;
- c) suspendre l'approbation d'un protocole d'examen en vertu du paragraphe 7(2).

(2) Le ministère des Transports rétablit tout agrément ou toute approbation suspendu en application du paragraphe (1) si la situation justifiant la suspension a été corrigée.

(3) Nul ne peut donner un cours dont l'agrément a été suspendu ni faire subir un examen dont l'approbation du protocole d'examen ou l'agrément a été suspendu, sauf si l'agrément ou l'approbation a été rétabli.

#### **8. L'article 8.3 du même règlement est abrogé.**

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**9. Le présent règlement entre en vigueur 120 jours après la date de son enregistrement.**

[40-1-o]

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Introduction of Technical Standards Documents Nos. 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 and 401), the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995**

*Statutory authority*

*Motor Vehicle Safety Act*

*Sponsoring department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

This amendment proposes to introduce eight Technical Standards Documents that would reproduce the counterpart U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), as published by the U.S. Department of Transportation in Title 49, Part 571, of the *Code of Federal Regulations*. These eight Technical Standards Documents (TSD) would be incorporated by reference in the *Motor Vehicle Safety Regulations*, and because of cross-references, consequential amendments would also be made to the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* and the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

As defined by the *Motor Vehicle Safety Act*, a TSD “reproduces in the official languages of Canada an enactment of a foreign government with such adaptations of form and reference as will facilitate” its incorporation by reference. Seven of the proposed TSDs would replace the requirements that are currently contained in the related sections of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR) and in the attendant Test Methods that four of these sections now incorporate by reference. In addition, section 401, “Interior Trunk Release,” would be introduced, along with TSD 401 of the same title. The following TSDs would be incorporated by reference in the companion sections of the MVSR:

*TSD No. 106, Brake Hoses*

*TSD No. 116, Motor Vehicle Brake Fluids*

*TSD No. 118, Power-Operated Window, Partition, and Roof Panel Systems*

*TSD No. 123, Motorcycle Controls and Displays*

*TSD No. 124, Accelerator Control Systems*

*TSD No. 209, Seat Belt Assemblies*

*TSD No. 302, Flammability of Interior Materials*

*TSD No. 401, Interior Trunk Release*

TSDs 106, 116, 209, and 302 would replace Motor Vehicle Safety Test Methods, section 106, “Brake Hoses”; section 116,

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (introduction des documents de normes techniques n<sup>os</sup> 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 et 401), le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile**

*Fondement législatif*

*Loi sur la sécurité automobile*

*Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Description**

La présente modification propose l'introduction de huit documents de normes techniques qui reproduiraient les *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (FMVSS) correspondantes des États-Unis, telles qu'elles sont publiées par le Department of Transportation américain sous le titre 49, partie 571, du *Code of Federal Regulations*. Ces huit documents de normes techniques (DNT) seraient incorporés par renvoi dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et, en raison des renvois réciproques, des modifications seraient également apportées au *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* et au *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*.

Aux termes de la *Loi sur la sécurité automobile*, un DNT reproduit « dans les deux langues officielles du Canada et avec les adaptations facilitant son incorporation [par renvoi] un texte édicté par un gouvernement étranger ». Sept des DNT proposés remplaceraient les exigences qui figurent actuellement dans les articles correspondants du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) et dans les méthodes d'essai connexes que quatre de ces articles incorporent maintenant par renvoi. En plus, l'article 401, intitulé « Déverrouillage interne du coffre », serait introduit conjointement au DNT 401 du même nom. Les DNT suivants seraient incorporés par renvoi aux articles correspondants du RSVA :

*DNT n<sup>o</sup> 106 — Boyaux de frein*

*DNT n<sup>o</sup> 116 — Liquides pour frein de véhicules automobiles*

*DNT n<sup>o</sup> 118 — Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique*

*DNT n<sup>o</sup> 123 — Commandes et affichages des motocyclettes*

*DNT n<sup>o</sup> 124 — Systèmes de commande d'accélération*

*DNT n<sup>o</sup> 209 — Ceintures de sécurité*

*DNT n<sup>o</sup> 302 — Inflammabilité des matériaux intérieurs*

*DNT n<sup>o</sup> 401 — Déverrouillage interne du coffre*

Les DNT 106, 116, 209 et 302 remplaceraient les Méthodes d'essai de sécurité des véhicules automobiles, article 106,

“Hydraulic Brake Fluids”; section 209, “Seat Belt Assemblies”; and section 302, “Flammability,” which this amendment proposes to eliminate.

The *Motor Vehicle Safety Act* allows the content of a TSD to be adapted to the Canadian context, for which the following conventions are normally used. When text is added to a TSD, the inserted words, phrases, or sentences are underlined. Short strings of text that do not apply in Canada are struck out; however, when an entire passage does not apply, it may be replaced by the phrase “Content Deleted.” Where a term in the U.S. standard is already defined in the MVSR or where the U.S. definition differs from the Canadian one, it is struck out from the TSD and a footnote directs the reader to the applicable definition in subsection 2(1) of the MVSR.

The *Motor Vehicle Safety Act* also allows provisions of a TSD to be extended or qualified and unique Canadian requirements to be added, if necessary. Any differences are specified in the companion section of the MVSR, and the applicable clause number appears as a marginal note beside the corresponding paragraph in the TSD. Minor editorial changes may also be made to the U.S. text to correct typographical errors and inconsistencies in punctuation; these are not usually indicated. The introduction to every TSD outlines these conventions.

An important advantage of a TSD is that, once in force, it may be revised in a very timely fashion in response to changes made by the originating government. By law, when the Department wishes to amend regulatory requirements, it must inform the public of the contemplated changes by publishing a proposal in the *Canada Gazette*, Part I, and by allotting a consultation period of at least 75 days, after which the final amendment is published in the *Canada Gazette*, Part II. By contrast, when a TSD is revised, it is sufficient to publish a notice in the *Canada Gazette*, Part I, announcing the availability of the new revision and to post the new revision on the Department’s Web site. The effective date of a revised TSD is the publication date of the notice in the *Canada Gazette*, Part I; the mandatory compliance date, the day on which a new revision comes into full force, is six months later. A grace period of six months is always accorded.

When TSDs are incorporated by reference in the MVSR for the first time, as this amendment proposes for these eight TSDs, the Department’s intention to do so must be published in the *Canada Gazette*, Part I, as for any other proposed amendment, and the final amendment must be published in the *Canada Gazette*, Part II. The effective date of these eight TSDs would be the publication date of the final amendment, with the mandatory compliance date six months later. The initial version of a TSD is designated as “Revision 0,” with subsequent revisions numbered sequentially. According to the requirements of the *Motor Vehicle Safety Act*, all sections of the MVSR that incorporate a TSD must expire no later than five years after the day on which they come into force. The sections incorporating these eight TSDs would all expire on January 1, 2010.

A description of the purpose and content of the eight proposed TSDs follows, along with an explanation of Canada’s unique requirements where they have been deemed necessary.

#### *Proposed TSD 106, Brake Hoses*

The existing section 106 and its test method specify labelling and performance requirements for motor vehicle brake hoses,

« Boyaux de frein »; article 116, « Liquides pour freins hydrauliques »; article 209, « Ceintures de sécurité » et article 302, « Inflammabilité » que la présente modification propose d’éliminer.

La *Loi sur la sécurité automobile* autorise l’adaptation du contenu d’un DNT au contexte canadien, auquel cas les conventions suivantes sont habituellement respectées. Quand du texte est ajouté à un DNT, les mots, les expressions ou les phrases insérés sont soulignés. Les passages courts qui ne s’appliquent pas au Canada sont rayés; toutefois, lorsqu’un passage complet est supprimé, il peut être remplacé par « Passage supprimé ». Lorsqu’un terme utilisé dans la norme américaine est déjà défini dans le RSVA ou lorsque la définition américaine diffère de celle du règlement canadien, la définition du DNT est rayée et une note de bas de page renvoie le lecteur à la définition qui s’applique au paragraphe 2(1) du RSVA.

La *Loi sur la sécurité automobile* permet aussi d’étendre ou de préciser les dispositions d’un DNT ou d’y ajouter des exigences uniques au Canada, s’il y a lieu. Toutes les différences sont précisées dans les articles correspondants du RSVA, et le numéro de la clause applicable apparaît dans une note marginale à côté de la disposition correspondante du DNT. D’autres remaniements mineurs peuvent aussi être apportés au texte américain pour corriger des erreurs typographiques ou des incohérences de ponctuation; ces changements ne sont habituellement pas indiqués. Ces conventions sont énoncées dans l’introduction de chaque DNT.

L’un des principaux avantages d’un DNT réside dans le fait qu’une fois entré en vigueur, il peut être rapidement révisé si le gouvernement d’origine effectue des changements. Selon la loi, lorsque le Ministère désire modifier des exigences réglementaires, il doit aviser le public des changements envisagés en publiant une proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et en allouant une période de consultation d’au moins 75 jours, après laquelle la modification finale est publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Par contre, quand un DNT est révisé, il suffit de publier un avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* annonçant la disponibilité de la nouvelle révision et d’afficher cette dernière sur le site Web du Ministère. La date d’entrée en vigueur d’un DNT révisé est la date de publication de l’avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date d’application obligatoire, soit le jour où la nouvelle révision entre pleinement en vigueur, est six mois plus tard. Une période de grâce de six mois est toujours accordée.

Quand des DNT sont incorporés par renvoi dans le RSVA pour la première fois, comme c’est le cas pour ces huit DNT, le Ministère doit signaler son intention de le faire en publiant un préavis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, comme pour n’importe quel autre projet de modification, et la modification finale doit être publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. La date d’entrée en vigueur de ces huit DNT serait celle de la publication de la modification finale et la date d’application obligatoire serait six mois plus tard. La version initiale d’un DNT est désignée « Révision 0 » et les révisions subséquentes sont numérotées séquentiellement. Conformément aux exigences de la *Loi sur la sécurité automobile*, tous les articles du RSVA qui incorporent un DNT doivent échoir au plus tard cinq ans après leur date d’entrée en vigueur. Les articles qui incorporent ces huit DNT expireraient le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Suit une description de l’objet et du contenu de chacun des huit DNT proposés de même qu’une explication des exigences uniques proposées pour le Canada là où elles ont été jugées nécessaires.

#### *DNT 106 — Boyaux de frein, proposé*

À l’heure actuelle, l’article 106 et sa méthode d’essai prescrivent les exigences de rendement et d’étiquetage des boyaux de

brake hose assemblies, and brake hose end fittings. The purpose of these requirements is to reduce the injuries and deaths that may occur as a result of a brake system failure due to pressure or vacuum loss caused by the rupture of hoses or hose assemblies. Canada's provisions with regard to newly manufactured brake hoses, assemblies, and end fittings are essentially the same as those of the United States; however, unlike its U.S. counterpart, the Department does not have jurisdiction over brake hoses, assemblies, and end fittings that are manufactured for use after the initial sale of the vehicle. Consequently, the provisions governing after-market brake hoses, brake hose assemblies, and brake hose end fittings would not apply in Canada and have therefore been struck or deleted from the TSD.

Several terms that apply only to section 106 are currently defined in subsection 2(1) of the MVSR. Since the proposed TSD contains similar or identical definitions for these terms, this amendment would repeal their definitions from the MVSR. The terms are "armour," "brake hose," "brake hose assembly," "brake hose end fitting," "free length," "permanently attached hose end fitting," "rupture," and "vacuum tubing connector." The expression "Motor Vehicle Safety Test Methods, section 106, 'Brake Hoses'" would also be removed because TSD 106 would replace Test Method 106.

On December 20, 2004, the U.S. Department of Transportation issued a Final Rule amending FMVSS No. 106, the requirements of which will come into effect on December 20, 2006, with voluntary compliance permitted as of February 18, 2005.<sup>1</sup> There was insufficient time before publication of this proposal for the new provisions to be included in the proposed TSD; however, it is the Department's intention to adopt them, with the same implementation date, when the final regulatory amendment is published in the *Canada Gazette*, Part II.

The U.S. safety standard upon which this TSD is based and the existing Test Method incorporate by reference three standards of the American Society for Testing and Materials (ASTM) in editions that are no longer available from the ASTM. Consequently, proposed section 106 allows the use of either the version of the standard cited by the TSD or the most recent revision produced by the ASTM, the requirements of which are essentially unchanged. Should the latter versions be discontinued at some time in the future, the Department will amend section 106 as necessary.

#### *Proposed TSD 116, Motor Vehicle Brake Fluids*

Section 116 and its companion test method govern the fluids that may be used in the hydraulic brake systems of motor vehicles. The purpose of these requirements, which are the same as those of the United States, is to reduce failures in hydraulic brake systems caused by defective or contaminated brake fluid. In addition to regulating the fluids themselves, the United States also specifies provisions for their containers and the labelling of those containers, items over which the Department does not have regulatory authority. As a result, the related provisions have been struck or removed from the proposed TSD.

frein des véhicules automobiles, des ensembles de boyau de frein et des raccords d'extrémité de boyau de frein. Ces exigences visent à réduire les blessures et les pertes de vie qui peuvent survenir à la suite d'une défaillance du système de freinage en raison d'une perte de pression ou de dépression due à la rupture du boyau ou de l'ensemble de boyau. Les exigences canadiennes relatives aux boyaux de frein, aux ensembles de boyau et aux raccords d'extrémité nouvellement fabriqués sont essentiellement les mêmes que celles des États-Unis; toutefois, à la différence de son homologue américain, le Ministère n'est pas habilité à régir les boyaux de frein, les ensembles de boyau et les raccords d'extrémité qui sont fabriqués pour être installés sur les véhicules après leur vente initiale. En conséquence, les dispositions qui régissent les boyaux de frein, les ensembles de boyau de frein et les raccords d'extrémité de boyau de frein fabriqués pour le marché des pièces de rechange ne s'appliqueraient pas au Canada et elles ont donc été rayées ou supprimées du DNT.

Plusieurs termes qui ne s'appliquent qu'à l'article 106 sont définis au paragraphe 2(1) du RSVA. Or, puisque le DNT proposé contient des définitions similaires ou identiques, la présente modification abrogerait les définitions de ces termes qui se trouvent dans le RSVA. Ces termes sont « armure », « boyau de frein », « ensemble de boyau de frein », « longueur libre », « raccord d'extrémité de boyau de frein », « raccord d'extrémité de boyau fixé en permanence », « raccord de canalisation à vide » et « rupture ». L'expression « Méthodes d'essai de sécurité des véhicules automobiles, article 106, "Boyau de frein" » serait aussi abrogée parce que le DNT 106 remplacerait la Méthode d'essai 106.

Le 20 décembre 2004, le Department of Transportation des États-Unis publiait une Final Rule modifiant la FMVSS 106, dont les exigences entreraient en vigueur le 20 décembre 2006 et dont l'observation volontaire est permise depuis le 18 février 2005<sup>1</sup>. Il n'y a pas eu suffisamment de temps avant la publication du présent projet de modification pour que ces nouvelles dispositions soient incluses dans le DNT proposé; toutefois, le Ministère a l'intention de les adopter avec la même date d'entrée en vigueur quand la modification finale du Règlement sera publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

La norme de sécurité américaine sur laquelle repose ce DNT et la méthode d'essai existante incorpore par renvoi des éditions de trois normes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) qui ne sont plus disponibles via l'ASTM. En conséquence, le projet d'article 106 permet l'utilisation soit de la version de la norme citée dans le DNT, soit de la plus récente révision publiée par l'ASTM, dont les exigences sont restées essentiellement les mêmes. Si les dernières versions devenaient révolues à un moment donné dans le futur, le Ministère modifierait l'article 106 au besoin.

#### *DNT 116 — Liquides pour frein de véhicules automobiles, proposé*

L'article 116 et sa méthode d'essai connexe contiennent des exigences qui régissent l'utilisation des liquides dans les systèmes de freinage hydraulique des véhicules automobiles. Ces exigences, qui sont les mêmes que celles de la norme américaine, ont pour objet de réduire les défaillances qui peuvent survenir dans les systèmes de freinage hydraulique en raison de liquides pour frein défectueux ou contaminés. Mais, en plus de régir l'utilisation des liquides, les États-Unis assujettissent aussi à des dispositions réglementaires les contenants dans lesquels les liquides sont vendus ainsi que l'étiquetage de ces contenants, des éléments que le Ministère n'a pas l'autorité de réglementer. En conséquence, les dispositions qui portent sur ces éléments ont été rayées ou abrogées du DNT proposé.

<sup>1</sup> *Federal Register*, December 20, 2004, Volume 69, No. 243, page 76298.

<sup>1</sup> *Federal Register*, le 20 décembre 2004, volume 69, n° 243, page 76298.



Because the terms “blister,” “brake fluid,” “chipping,” “hydraulic system mineral oil,” “SAE Compatibility Fluid,” “scuffing,” “sloughing,” and “stickiness” are all defined in TSD 116 and not used elsewhere, these definitions would be eliminated from subsection 2(1) of the MVSR. The definitions of the terms “ERBP,” “grade,” “IRHD,” “Motor Vehicle Safety Test Methods, section 116, ‘Hydraulic Brake Fluids’,” and “wet ERBP” would also be repealed, as the introduction of the TSD would render them unnecessary.

On November 19, 2004, the United States amended FMVSS No. 116 by removing the evaporation test and revising the corrosion test.<sup>2</sup> The elimination of the evaporation test took effect on January 18, 2005, whereas the changes to the corrosion test do not become mandatory until November 21, 2005. The TSD contains both amendments; however, proposed section 116 specifies that the former corrosion test procedure may be followed until November 20, 2005. Because of the Department’s intention to replace Test Method 116 with the TSD, the test method is not being revised at this time. During the interim period until the TSD becomes mandatory, a manufacturer may choose to perform the evaporation test or use the old corrosion test procedure.

FMVSS No. 116 incorporates nine ASTM standards by reference, all of which are no longer available from the ASTM in the versions that are cited. In order to ensure that brake fluid manufacturers will have access to these standards, proposed section 116 allows the use of the most recent editions, as for TSD 106. In two instances, the cited standards have been discontinued and replaced by new equivalents. With regard to the TSD, the reference to “S6.4.7,” which appears in S6.3.2(a), has been corrected to read “S6.3.7”, and S6.10.3(b), which has been inadvertently omitted from the U.S. *Code of Federal Regulations* since the 1994 edition, has been reinstated.

#### *Proposed TSD 118, Power-Operated Window, Partition, and Roof Panel Systems*

At the moment, section 118 and the U.S. safety standard specify essentially the same requirements governing power-operated windows, partitions, and roof panels, the purpose of which are to minimize the likelihood of injury or death from their accidental operation. As proposed, the TSD includes all of Canada’s existing provisions, with two minor differences. At present, section 118 is silent with regard to the distance at which a remote actuation device may operate, while the United States sets a limit of six metres. The second difference is that Canada permits two reversal positions for a window, partition, or roof panel if it contacts an object while closing, whereas the United States allows three positions. The Department believes that adopting the U.S. provisions would not change the level of road safety in Canada.

In addition to including the current requirements of section 118, the TSD also contains the text of two Final Rules that were published by the U.S. Department of Transportation in the *Federal Register* on September 15, 2004. The first of these Final Rules added provisions that are intended to prevent injury to people, in particular children, due to the inadvertent actuation of power windows, partitions, and roof panels.<sup>3</sup> Injuries, and even a number of deaths, have occurred when vehicle occupants have accidentally leaned, knelt, or stood on a switch and trapped

Parce que les termes « ampoule », « ébréché », « encrassement », « éraflure », « gommage », « huile minérale pour système hydraulique », « liquide de compatibilité SAE » et « liquide pour freins » sont tous définis dans le DNT 116 et ne sont utilisés nulle part ailleurs, leur définition serait éliminée du paragraphe 2(1) du RSVA. Les définitions des termes « catégorie », « ERBP », « ERBP humide », « IRHD » et « Méthodes d’essai de sécurité des véhicules automobiles, article 116, “Liquides pour freins hydrauliques” » seraient aussi abrogées puisque l’introduction du DNT les rendrait superflues.

Le 19 novembre 2004, les États-Unis ont modifié la FMVSS 116 en supprimant les essais d’évaporation et de corrosion<sup>2</sup>. L’élimination de l’essai d’évaporation est entrée en vigueur le 18 janvier 2005, alors que les nouvelles exigences relatives à l’essai de corrosion ne deviendront obligatoires que le 21 novembre 2005. Le DNT tient compte de ces deux modifications; l’article 116 proposé précise toutefois que l’on pourrait continuer à employer l’ancienne méthode d’essai de corrosion jusqu’au 20 novembre 2005. Comme le Ministère a l’intention de remplacer la Méthode d’essai 116 par le DNT, celle-ci ne serait pas révisée. Pendant la période de transition, jusqu’à ce que le DNT devienne obligatoire, un fabricant pourra choisir d’effectuer l’essai d’évaporation ou de recourir à l’ancienne méthode d’essai de corrosion.

La FMVSS 116 incorpore par renvoi neuf normes de l’ASTM qui ne sont plus offertes par l’ASTM dans les versions citées. Pour aider les fabricants de liquides pour frein à se procurer plus facilement les normes à appliquer, l’article 116 proposé permettrait d’utiliser les plus récentes éditions, comme à l’article 116. Dans deux cas, les normes citées ont été retirées et remplacées par de nouvelles. Pour ce qui concerne le DNT, la référence à « S6.4.7 », qui apparaît dans S6.3.2a), a été remplacée par « S6.3.7 », et la disposition S6.10.3b), qui avait été omise par inadvertance du *Code of Federal Regulations* des États-Unis depuis l’édition de 1994, a été rétablie.

#### *DNT 118 — Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique, proposé*

À l’heure actuelle, l’article 118 et la norme de sécurité américaine contiennent essentiellement les mêmes exigences en ce qui concerne les glaces, les séparations et les toits ouvrants à commande électrique, lesdites exigences ayant pour but de minimiser les risques de blessures ou de pertes de vie à la suite de la mise en marche accidentelle de ces dispositifs. Le DNT proposé reprend toutes les dispositions actuellement en vigueur au Canada, à deux petites différences près. Premièrement, l’article 118 existant est muet sur la question de la distance à laquelle un dispositif à télécommande peut fonctionner, alors qu’aux États-Unis la limite est fixée à six mètres. La deuxième différence concerne la disposition du Canada qui permet deux positions d’inversion de la glace, de la séparation ou du toit ouvrant lors de la fermeture, alors que les États-Unis permettent trois positions. Le Ministère croit que l’adoption des dispositions américaines n’aurait aucune incidence sur la sécurité routière au Canada.

En plus de comprendre les exigences actuelles de l’article 118, le DNT contient aussi le texte de deux Final Rule qui ont été publiées par le Department of Transportation des États-Unis dans le *Federal Register* du 15 septembre 2004. Le premier ajoutait des dispositions qui ont pour objet de prévenir les blessures aux personnes, aux enfants en particulier, à la suite de la mise en marche accidentelle des glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique<sup>3</sup>. Des blessures, et même un certain nombre de pertes de vie, sont survenues lorsque des occupants d’un véhicule ont

<sup>2</sup> *Federal Register*, November 19, 2004, Volume 69, No. 223, page 67654.

<sup>3</sup> *Federal Register*, September 15, 2004, Volume 69, No. 178, page 55517.

<sup>2</sup> *Federal Register*, le 19 novembre 2004, volume 69, n° 223, page 67654.

<sup>3</sup> *Federal Register*, le 15 septembre 2004, volume 69, n° 178, page 55517.

themselves or someone else in a closing window, partition, or panel. Such injuries most often involve fingers, hands, and arms; however, the most serious have occurred when a child's head or neck became trapped.

The U.S. Final Rule adds a new test procedure to FMVSS No. 118 that seeks to reduce the likelihood of the inadvertent activation of window, partition, and roof panel switches. Since the requirements will necessitate the redesign of the switches in some vehicles, the United States is delaying their implementation until October 1, 2008, with voluntary compliance permitted in the meantime. The TSD includes the new test procedure, and the proposed Regulations specify the same effective date.

Currently, both the Canadian and U.S. safety standards set out the permissible conditions under which power-operated window, partition, and roof panel systems may be closed, and the standards exempt them from having to comply with these conditions if they are equipped with automatic reversal systems. In order to ensure that automatic reversal systems function within specific safety parameters, the standards prescribe a test procedure for systems that use sensors or light beam interruption to detect the presence of an object.

Recently, a third detection method that uses infrared reflectance has been developed; consequently, the United States is instituting a test procedure that is suitable for evaluating this type of non-contact system. The second Final Rule added the procedure to FMVSS No. 118, with an effective date of September 1, 2005, and voluntary compliance permitted immediately.<sup>4</sup> The proposed TSD includes this test, as well as the United States clarification that the testing rods to be used for assessing light beam interruption reversal systems are not to be transparent.

The heading that precedes section 118 in the English version of the MVSR would also be revised slightly to simplify it, and the title and related terminology in the French version would be changed from *Fenêtres, séparations et panneaux du pavillon à servocommande* to *Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique*. The terms that have been used in the French TSD are consistent with the foregoing.

#### *Proposed TSD 123, Motorcycle Controls and Displays*

Section 123 and its U.S. counterpart set requirements for the location, operation, identification, and illumination of motorcycle controls and displays, as well as for motorcycle stands and footrests. The purpose of these provisions, which are similar for both countries, is to reduce accidents due to operator error by standardizing the important controls and displays for motorcycles. Currently, section 123 applies to all four subclasses of motorcycle that were created by the amendment to the MVSR that was published in the *Canada Gazette*, Part II, on August 13, 2003. The Regulations, and the incorporated TSD, would continue to apply to these subclasses, which are enclosed motorcycles, limited-speed motorcycles, motor tricycles, and open motorcycles.

actionné un commutateur par inadvertance en se penchant ou en y touchant avec le genou ou avec le pied, et se sont coincés ou ont coincé quelqu'un d'autre en fermant une glace, une séparation ou un toit ouvrant. Les victimes subissent la plupart du temps des blessures aux doigts, aux mains et aux bras; mais les blessures les plus sérieuses sont survenues lorsque des enfants ont eu la tête ou le cou coincé.

La Final Rule des États-Unis ajoute à la FMVSS 118 une nouvelle méthode d'essai qui vise à réduire les risques d'actionnement accidentel des commutateurs de glace, de séparation et de toit ouvrant. Puisque les nouvelles exigences vont exiger que les commutateurs de certains véhicules soient redessinés, les États-Unis ont retardé leur mise en application jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2008, bien que l'observation volontaire en soit permise entre-temps. La nouvelle méthode d'essai est incorporée au DNT et le règlement proposé spécifie la même date d'entrée en vigueur.

À l'heure actuelle, les normes de sécurité canadiennes et américaines établissent les conditions admissibles en vertu desquelles les glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique peuvent être fermés, et les normes exemptent ces équipements d'avoir à satisfaire à ces conditions s'ils sont dotés d'un dispositif automatique d'inversion. Pour garantir que ces dispositifs automatiques d'inversion fonctionnent à l'intérieur de paramètres de sécurité particuliers, les normes spécifient une méthode d'essai pour les dispositifs faisant appel à des capteurs ou à l'interruption d'un faisceau lumineux pour détecter la présence d'un objet.

Récemment, une troisième méthode de détection qui fait appel à la réflexion infrarouge a été mise au point; en conséquence, les États-Unis ont introduit une méthode d'essai qui permet d'évaluer convenablement ce type de système sans contact. La deuxième Final Rule ajoute à la FMVSS 118 cette méthode d'essai, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2005, bien que l'observation volontaire en soit permise immédiatement<sup>4</sup>. Le DNT proposé incorpore cet essai, ainsi que la clarification américaine voulant que les tiges d'essai utilisées pour évaluer les dispositifs automatiques d'inversion à interruption de faisceau lumineux ne soient pas transparentes.

L'intertitre qui précède l'article 118 dans la version anglaise du RSVA serait aussi révisé légèrement dans le but de l'abrégé, et le titre « Fenêtres, séparations et panneaux du pavillon à servocommande » ainsi que la terminologie associée seraient remplacés par « Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique ». Les termes qui ont été employés dans la version française du DNT sont conformes à ce qui précède.

#### *DNT 123 — Commandes et affichages des motocyclettes, proposé*

L'article 123 et la norme américaine correspondante contiennent des dispositions qui régissent l'emplacement, le fonctionnement, l'identification et l'éclairage des commandes et des affichages des motocyclettes, ainsi que les exigences concernant les béquilles et les cale-pieds. Ces dispositions, qui sont semblables dans les deux pays, ont pour objet de réduire les accidents causés par une erreur du conducteur en normalisant les commandes et les affichages importants des motocyclettes. À l'heure actuelle, l'article 123 s'applique aux quatre sous-catégories de motocyclettes créées par la modification au RSVA publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 13 août 2003. Le Règlement et le DNT qui y est incorporé continueraient de s'appliquer à ces sous-catégories, à savoir : motocyclettes à habitacle fermé, motocyclettes à vitesse limitée, tricycles à moteur et motocyclettes sans habitacle fermé.

<sup>4</sup> *Federal Register*, September 15, 2004, Volume 69, No. 178, page 55531.

<sup>4</sup> *Federal Register*, le 15 septembre 2004, volume 69, n° 178, page 55531.

The TSD contains all of the U.S. requirements; however, a number of supplemental provisions are being proposed as part of this amendment. At present, section 123 specifies mandatory control equipment for motorcycles, which the United States does not; this stipulation would be retained. The equipment includes a horn, fuel tank shutoff valve, twist-grip throttle, front and rear wheel brake, and an ignition switch. In the case of limited-speed motorcycles, the ignition switch is optional.

With regard to the identification of controls and displays, it is the Department's policy to encourage the use of symbols whenever possible; however, Table 3 of FMVSS No. 123 does not specify a symbol for the ignition and tachometer displays. Therefore, the existing requirement for manufacturers to use the symbols provided in International Standard ISO 6727, entitled *Road Vehicles — Motorcycles — Symbols for controls, indicators and tell-tales*, would be kept. Where ISO 6727 gave no suitable symbol, manufacturers would be obliged to follow the principles outlined in the Standard when creating a pictograph.

In accordance with the provisions of the *Official Languages Act*, the Regulations include a new requirement for the words and abbreviations on controls and displays to be in both official languages. Since the TSD does not provide a symbol for the ignition and tachometer displays, an exception has been given that would permit the words and abbreviations used to identify them to be in one official language if there was insufficient space for both. This exception would also apply to the display for the fuel tank shutoff valve because the stipulated symbol is unsuitable for some models of motorcycle. In order to ensure that the symbols and abbreviations used on motorcycle controls and displays will be properly understood by the operator, it would be required that the English- and French-language versions of the owner's manual provide a full explanation of their meaning.

In response to a request by the motorcycle industry, this proposal provides that motorcycles with an automatic clutch, separate front and rear brake controls, and a platform or footrests that are integrated into a platform need not comply with the requirements of S5.2.1 and Item 11 of Table 1. This exception, which would permit the rear brake control to be located on the left handlebar, is consistent with that currently accorded by the United States for this type of motorcycle.

Because the speed limits and other distance information on Canadian roadways are posted in metric units, the existing stipulation that kilometres per hour be displayed on speedometers is also being retained. However, it would be permissible for motorcycles to be equipped with speedometers that display both kilometres and miles per hour or that allow the operator to choose the unit. In addition, odometers and trip odometers would be allowed to display distances in either kilometres or miles, as long as the unit of measure was indicated. When located beside the speedometer, it would be necessary for odometers and trip odometers to display distances in the same unit as that which predominated on the speedometer. The stipulation that motorcycle turn signal lamps be green or yellow has also been kept.

Le DNT incorpore toutes les exigences américaines; mais un certain nombre de dispositions complémentaires sont aussi proposées dans le cadre de la présente modification. À l'heure actuelle, l'article 123 contient des exigences en matière de commandes obligatoires des motocyclettes, ce qu'on ne retrouve pas aux États-Unis; le paragraphe qui les stipule serait maintenu. Les pièces d'équipement visées sont l'avertisseur, la vanne de fermeture du réservoir de carburant, la manette tournante des gaz, le frein des roues avant et arrière et le commutateur d'allumage. En ce qui a trait aux motocyclettes à vitesse limitée, le commutateur d'allumage est facultatif.

Au sujet de l'identification des commandes et des affichages, la politique du Ministère consiste à encourager l'utilisation de symboles dans la mesure du possible; mais comme le tableau 3 de la FMVSS 123 ne prescrit aucun symbole pour l'affichage du commutateur d'allumage et du compte-tours, il convient de conserver les exigences existantes qui stipulent que les fabricants doivent utiliser les symboles que l'on retrouve dans la norme internationale ISO 6727, intitulée *Véhicules routiers — Motocycles — Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins*. Si la norme ISO 6727 ne renferme pas le symbole désiré, les principes de conception des symboles énoncés dans la norme devraient être suivis pour créer un symbole approprié.

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les langues officielles*, le Règlement exige que les mots et abréviations utilisés sur les commandes et les affichages soient dorénavant dans les deux langues officielles. Puisque le DNT ne prévoit aucun symbole pour l'affichage du commutateur d'allumage et du compte-tours, une exception a été accordée qui a pour but de permettre que les mots et abréviations utilisés pour les identifier soient en une seule des langues officielles s'il n'y a pas suffisamment d'espace pour les deux. Cette exception s'appliquerait aussi aux affichages pour la vanne de fermeture du réservoir de carburant parce que le symbole stipulé ne convient pas à certains modèles de motocyclettes. Pour que les symboles et abréviations utilisés sur les commandes et les affichages de motocyclettes soient bien compris par le conducteur, il serait exigé que les versions en français et en anglais du manuel de l'utilisateur donnent une explication complète de leur signification.

À la suite d'une demande de l'industrie des motocyclettes, la présente proposition prévoit que les motocyclettes qui sont munies d'un embrayage automatique, de commandes distinctes pour les freins avant et arrière et d'une plate-forme ou de cale-pieds intégrés à une plate-forme n'auraient pas à se conformer aux exigences de la disposition S5.2.1 et de l'article 11 du tableau 1. Cette exception, qui permettrait de placer la commande du frein arrière sur la partie gauche du guidon, est compatible avec celle qui est actuellement accordée par les États-Unis pour ce type de motocyclette.

Étant donné que les limites de vitesse et les autres renseignements relatifs aux distances sont affichés en unités métriques sur les routes canadiennes, la stipulation existante voulant que les kilomètres-heure doivent être indiqués sur les indicateurs de vitesse est aussi maintenue. Il serait cependant permis d'équiper les motocyclettes d'un indicateur de vitesse sur lequel les kilomètres-heure et les milles à l'heure sont affichés ou qui permet au conducteur de choisir l'unité de mesure. De plus, les odomètres et les totalisateurs partiels pourraient afficher les distances en kilomètres ou en milles, pourvu que l'unité de mesure soit indiquée. Si l'odomètre ou le totalisateur partiel se trouve à côté de l'indicateur de vitesse, les distances devraient être affichées dans la même unité de mesure que celle qui prédomine sur l'indicateur de vitesse. La stipulation qui exige que les feux clignotants des motocyclettes soient verts ou jaunes a aussi été maintenue.

It is not expected that these proposed differences between the Canadian and U.S. requirements would cause an impediment to trade or increase costs for motor vehicle manufacturers and importers.

#### *Proposed TSD 124, Accelerator Control Systems*

Both the U.S. safety standard and its Canadian counterpart, section 124 of the MVSR, specify that the throttle of a vehicle must return to the idle position when the accelerator control is released or in the event of a severance or disconnection in the accelerator control system. The purpose of this requirement is to reduce the injuries and deaths that may result from engine over-speed due to a malfunction in the accelerator control system. The provisions of the proposed TSD and the existing Canadian regulation are the same.

#### *Proposed TSD 209, Seat Belt Assemblies*

Like the parallel U.S. safety standard, section 209 and its companion test method set design and performance requirements governing seat belt assemblies, which include their webbing, retractors, load-limiters, hardware, buckles, and release mechanisms. Canada's present provisions differ somewhat from those of the United States, and several of these differences would be maintained in order to preserve the current level of safety. A number of deletions have also been made for the reasons that are outlined below.

Existing subsection 209(3) subjects the lap portion of a Type 2 seat belt assembly with a detachable upper torso restraint to the same requirements as a Type 1 assembly. This proposal retains this clause in subsection 209(2) to ensure that the lap belt will provide adequate protection when the shoulder belt is not in place. Keeping this stipulation does not add any requirements nor increase the burden on manufacturers.

At present, paragraphs 209(7)(j) and 209(7)(k) specify colourfastness requirements for the webbing of seat belt assemblies that are intended to prevent the staining of motorists' clothing. Until 1996, FMVSS No. 209 contained the same provisions, which were rescinded on the assumption that manufacturers would continue to voluntarily produce colourfast webbing in order to preserve public acceptance of seat belts. The Department wishes to ensure that seat belt webbing will not transfer its colour to the clothing of occupants, which would make many motorists unwilling to wear their seat belts; consequently, this proposal retains the colourfastness requirements, which are to be found in subsections 209(3) and 209(5). Since the cited versions of the two American Association of Textile Chemists and Colorists test methods, as well as Evaluation Procedure 8, that were previously incorporated by reference have been superseded and are no longer available, the Regulations cite the most recent versions, which are technically equivalent.

Another difference between U.S. and Canadian standards pertains to load-limiters, which allow seat belts to yield in a severe collision to prevent the shoulder belt from causing unnecessary chest injury. In order to permit the use of load-limiters, S4.5(a) of FMVSS No. 209 provides that seat belt assemblies which are equipped with them need not comply with the standard's

On ne croit pas que ces différences entre les exigences canadiennes et américaines seraient des entraves aux échanges commerciaux ni n'occasionneraient de dépenses additionnelles aux fabricants et aux importateurs de véhicules automobiles.

#### *DNT 124 — Systèmes de commande d'accélération, proposé*

La norme de sécurité américaine et son équivalent canadien, l'article 124 du RSVA, précisent tous deux que le papillon des gaz d'un véhicule doit revenir à la position de ralenti lorsque le conducteur relâche la commande d'accélération ou en cas de séparation ou de rupture dans le système de commande d'accélération. Cette exigence vise à réduire les pertes de vie et les blessures dues à un emballement du moteur en raison de défauts de fonctionnement du système de commande d'accélération. Les dispositions du DNT proposé et de la réglementation canadienne existante sont les mêmes.

#### *DNT 209 — Ceintures de sécurité, proposé*

Comme la norme de sécurité américaine équivalente, l'article 209 et sa méthode d'essai connexe établissent les exigences en matière de conception et de rendement régissant les ceintures de sécurité, à savoir la sangle, les rétracteurs, les limiteurs de charge, les pièces de fixation, les attaches et les dispositifs de déblocage. Les dispositions canadiennes actuelles diffèrent quelque peu de celles des États-Unis et plusieurs de ces différences seraient maintenues pour préserver le niveau de sécurité actuel. Un certain nombre de suppressions ont aussi été faites pour les raisons qui sont expliquées ci-après.

À l'heure actuelle, le paragraphe 209(3) assujettit la partie sous-abdominale des ceintures de sécurité de type 2 avec ceinture-baudrier détachable aux mêmes exigences que les ceintures de sécurité de type 1. Cette disposition, qui se retrouve maintenant au paragraphe 209(2) dans la présente proposition, a été maintenue pour assurer que la ceinture sous-abdominale fournit une protection adéquate quand la ceinture diagonale n'est pas utilisée. Le fait de garder cette stipulation n'ajoute aucune exigence supplémentaire et n'impose pas de fardeau additionnel aux fabricants.

Actuellement, les alinéas 209(7)(j) et 209(7)(k) énoncent des exigences sur la solidité des couleurs de la sangle des ceintures de sécurité qui ont pour objet d'empêcher que ces dernières ne tachent les vêtements des occupants. On retrouvait les mêmes dispositions dans la FMVSS 209 jusqu'en 1996, quand les autorités américaines décidèrent de les abroger en présumant que les fabricants continueraient de fabriquer volontairement des sangles ayant une bonne résistance à la décoloration pour préserver l'acceptation du public à l'égard des ceintures de sécurité. Le Ministère souhaite s'assurer que la couleur de la sangle des ceintures de sécurité ne sera pas transférée sur les vêtements des occupants, ce qui pourrait rendre les automobilistes réticents à porter leur ceinture de sécurité; en conséquence, la présente proposition conserve les exigences relatives à la solidité des couleurs que l'on retrouve maintenant aux paragraphes 209(3) et 209(5). Mais puisque les éditions des deux méthodes d'essai de l'American Association of Textile Chemists and Colorists, de même que l'Evaluation Procedure 8, qui étaient antérieurement incorporées par renvoi dans le Règlement, ont été remplacées et ne sont plus disponibles, le règlement proposé cite les plus récentes versions, qui sont techniquement équivalentes.

Une autre différence entre les normes canadiennes et américaines concerne les limiteurs de charge, qui permettent aux ceintures de sécurité de limiter la force appliquée par la ceinture-baudrier lors d'une collision sévère pour l'empêcher de causer inutilement des blessures au thorax. Afin de permettre leur utilisation, la disposition S4.5(a) de la FMVSS 209 prévoit que les ceintures de

elongation requirements, an exception that is mirrored in paragraph 209(29)(a) of the current Regulations.

Because seat belts with load-limiters are designed to be used in conjunction with airbags, S4.5(b) of FMVSS No. 209 also specifies that non-compliant seat belts may be installed only at seating positions that are subject to the frontal barrier crash test set out in FMVSS No. 208, which stipulates that vehicles be equipped with airbags at the front outboard seating positions. Since Canada does not mandate the installation of frontal airbags, S4.5(b) has been deleted from the TSD. However, the equivalent requirement that is contained in subparagraph 209(29)(b)(i), which specifies that a seat belt assembly that does not meet the elongation provisions may only be installed at a front outboard seating position that is equipped with an airbag, has been maintained in proposed subsection 209(12). In response to a request by the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, the related stipulation in subparagraph 209(29)(b)(ii) for seat belt assemblies that do not conform to the elongation requirements to be marked with a statement warning that they may be installed only in conjunction with an airbag is being rescinded, a change that the Department believes will not diminish safety.

The Canadian and U.S. requirements also differ with regard to the exemptions that are given in S4.6 of FMVSS No. 209 for seat belt assemblies at seating positions that have passed the frontal rigid barrier test. In S4.6(a)(1), the United States exempts an assembly that is installed without an airbag in compliant vehicles from having to meet the webbing width; breaking strength; elongation; and resistance to abrasion, light, and micro-organism provisions of S4.2(a) to (f), as well as those contained in S4.4, which specify the forces that the assembly must be capable of withstanding when arranged in the form of a loop. S4.6(a)(2) exempts seat belt assemblies at seating positions equipped with airbags in vehicles that have passed the frontal barrier test from only the elongation provisions of FMVSS No. 209. Section 209 does not currently allow any of these exemptions, and the Department considers that it would be detrimental to safety to permit them, in particular the dispensation from the resistance to abrasion, light, and micro-organism provisions, which address the durability of the webbing over time. Consequently, seat belt assemblies would continue to be subject to all the requirements of S4.2 and S4.4 of the TSD; the content of S4.6 has been deleted.

In addition to the foregoing, several other deletions are proposed. The most significant is the removal of a phrase in S4.1(e) and all of S4.1(g), which govern seat belt fit. These provisions are highly subjective and somewhat redundant, since section 208, "Occupant Restraint Systems in Frontal Impact," of the MVSR sets more detailed and, for the most part, more stringent requirements governing seat belt fit.

Another proposed deletion is the elimination of S4.1(k), which governs the installation instructions that must be provided with replacement seat belt assemblies. Since the Department's regulatory authority is limited to newly manufactured motor vehicles and their original equipment, these requirements would not apply

sécurité munies d'un limiteur de charge n'auraient pas à se conformer aux exigences de la norme en matière d'allongement, et une exception semblable est prévue à l'alinéa 209(29)(a) du règlement existant.

Parce que les ceintures de sécurité avec limiteurs de charge sont conçues pour être utilisées en combinaison avec un sac gonflable, il est aussi stipulé à la disposition S4.5(b) de la FMVSS 209 qu'une ceinture de sécurité non conforme ne peut être installée qu'aux places assises assujetties à l'essai de collision frontale contre une barrière rigide prévu à la FMVSS 208, qui stipule que les véhicules doivent être équipés de sacs gonflables aux places assises extérieures avant. Puisque le Canada n'exige pas l'installation de sacs gonflables frontaux, la disposition S4.5(b) a été supprimée du DNT. Mais l'exigence équivalente que l'on retrouve au sous-alinéa 209(29)(b)(i), où il est stipulé qu'une ceinture de sécurité qui ne satisfait pas aux dispositions relatives à l'allongement ne peut être installée qu'à une place assise extérieure avant qui est munie d'un sac gonflable, a été maintenue dans le paragraphe 209(12) proposé. À la suite d'une demande de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, la stipulation connexe du sous-alinéa 209(29)(b)(ii) qui exigeait que les ceintures de sécurité non conformes aux exigences en matière d'allongement portent une étiquette signalant qu'elles ne devaient être installées qu'en combinaison avec un sac gonflable a été abrogée. Le Ministère ne croit pas que cette modification diminuera la sécurité.

Une autre différence qui existe entre les dispositions canadiennes et américaines concerne l'exemption accordée à la disposition S4.6 de la FMVSS 209 pour les ceintures de sécurité installées à des places assises qui ont réussi l'essai dynamique de collision frontale contre une barrière rigide. À la disposition S4.6(a)(1), les États-Unis exemptent les ceintures de sécurité qui ne sont pas installées dans ces véhicules en combinaison avec un sac gonflable d'avoir à se conformer aux exigences sur la largeur, la résistance à la rupture, l'allongement et la résistance à l'abrasion, à la lumière et aux micro-organismes des sangles des dispositions S4.2(a) à f) de la norme, ou à celles de la disposition S4.4, qui précisent les forces auxquelles la ceinture doit pouvoir résister lorsqu'elle est disposée en forme de boucle. Sur les véhicules qui ont réussi l'essai de collision frontale contre une barrière rigide, la disposition S4.6(a)(2) n'exempte les ceintures de sécurité des places assises munies d'un sac gonflable que des exigences de la FMVSS 209 relatives à l'allongement. À l'heure actuelle, l'article 209 ne permet aucune de ces exemptions, et le Ministère considère que le fait de les permettre pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité, en particulier la dispense des dispositions en matière de la résistance à l'abrasion, à la lumière et aux micro-organismes, qui portent sur la durabilité de la sangle dans le temps. En conséquence, les ceintures de sécurité continueraient à être assujetties à toutes les exigences des dispositions S4.2 et S4.4 du DNT, et le contenu de la disposition S4.6 a été supprimé.

En plus des changements qui précèdent, plusieurs autres suppressions sont proposées. La plus importante d'entre elles est la suppression d'une phrase dans la disposition S4.1(e) et de toute la disposition S4.1(g), qui porte sur l'ajustement des ceintures de sécurité. Ces dispositions sont très subjectives et quelque peu redondantes puisque l'article 208 du RSVA, intitulé « Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale », renferme des exigences plus détaillées et, pour la plupart, plus rigoureuses sur l'ajustement des ceintures de sécurité.

Une autre suppression proposée porte sur l'élimination du contenu de la disposition S4.1(k), qui régit les instructions d'installation qui doivent être fournies avec les ceintures de sécurité de rechange. Puisque l'autorité du Ministère de réglementer se limite aux véhicules automobiles neufs et à leurs équipements d'origine,

in Canada. The content of S4.1(m), which governs good workmanship, has also been removed because it is vague and, therefore, essentially unenforceable. Finally, all the provisions related to non-locking retractors have either been struck out or deleted from the TSD because both section 208 and FMVSS No. 208 specify that only emergency-locking retractors and automatic-locking retractors may be installed on seat belts, thereby implicitly disallowing the use of non-locking retractors.

A test method published by the American Association of Textile Chemists and Colorists (AATCC) and five ASTM standards are incorporated by reference in FMVSS No. 209. Since the cited editions of these documents have all been superseded by more recent versions, subsection 209(7) allows manufacturers to use either the older version or the most recently published edition, as has been proposed for sections 106 and 116. The designation of one of the standards has changed. In related revisions to the TSD, the title of ASTM G 23-81 that is given in S5.1(e) and the designation of AATCC Test Method 30-1981 in S5.1(f) have been corrected.

A change in terminology is also being proposed. The terms "Type 1," "Type 2," and "Type 2A" would be replaced by "Type 1 seat belt assembly," "Type 2 seat belt assembly," and "Type 2A shoulder belt." Not only are the new terms consistent with those used by the United States, they also underscore the fact that a Type 2A belt is not a complete seat belt assembly in and of itself. The adoption of these terms would necessitate minor revisions to the wording of the definitions.

In addition, a series of changes to definitions would be made. The dimensions given in the definitions "5th percentile adult female," "50th percentile adult male," "50th percentile six-year-old child," and "95th percentile adult male," which are currently set out in section 100 of the MVSR, would be rounded to conform to those of the United States, and all the definitions in section 100 would be moved to subsection 2(1) for easier reference.

With the exception of the term "seat back retainer," which is defined but not used in the TSD, all the definitions in S3 have been struck out because they are used elsewhere in the MVSR and are already defined in subsection 2(1). This amendment would repeal the term "seat back retainer" from the MVSR, as it is not used anywhere in the Regulations. The definitions of "attachment hardware," "hardware," "SAE," "seat belt assembly," and the French versions of "automatic-locking retractor," "emergency-locking retractor," and "non-locking retractor" have been revised in order to clarify their meaning.

The definition of "torso line" would also be changed so that it incorporates by reference SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation*, in its current version of July 1995, rather than SAE Recommended Practice J787b, *Motor Vehicle Seat Belt Anchorage*, which directs the reader to SAE J826. For the sake of consistency, the other clauses in the MVSR that reference SAE Standard J826 would be amended to incorporate the July 1995 version, with the exception of subsection 210.1(6), which is to be repealed as part of a separate initiative that will rescind expired sunset clauses.

In response to a request made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations in a letter dated January 31, 2005, the French version of subsection 210(5), which is being amended to incorporate the July 1995 edition of SAE Standard J826, as mentioned above, has been revised. In addition, a number of

ces prescriptions ne s'appliqueraient pas au Canada. Le contenu de la disposition S4.1m), qui porte sur la qualité de la fabrication, a aussi été supprimé parce que trop vague, donc essentiellement inexécutable. Dernièrement, toutes les dispositions relatives aux rétracteurs sans blocage ont été rayées ou supprimées du DNT, parce que l'article 208 et la FMVSS 208 prévoient tous deux que seuls des rétracteurs à blocage d'urgence et des rétracteurs autobloquants peuvent être installés sur les ceintures de sécurité, empêchant implicitement l'utilisation des rétracteurs sans blocage.

Une méthode d'essai publiée par l'American Association of Textile Chemists and Colorists (AATCC) et cinq normes ASTM sont incorporées par renvoi à la FMVSS 209. Puisque les éditions de ces documents ont été remplacées par des éditions plus récentes, le paragraphe 209(7) permet aux fabricants d'utiliser l'une ou l'autre édition, comme il est proposé aux articles 106 et 116. La désignation de l'une des normes a changé. Des révisions connexes ont été apportées au DNT pour corriger le titre de la norme ASTM G 23-81 indiqué à la disposition S5.1e) et la désignation de la Méthode d'essai 30-1981 de l'AATCC donnée à la disposition S5.1f).

Un changement au niveau de la terminologie est aussi proposé. Les termes « type 1 », « type 2 » et « type 2A » seraient remplacés par « ceinture de sécurité de type 1 », « ceinture de sécurité de type 2 » et « ceinture diagonale de type 2A ». Non seulement les nouveaux termes sont-ils compatibles avec les termes utilisés dans la réglementation américaine, ils soulignent aussi le fait que la ceinture de type 2A n'est pas une ceinture de sécurité complète en elle-même. L'adoption de ces termes nécessiterait des révisions mineures au libellé des définitions.

De plus, une série de changements aux définitions serait faite. Les dimensions actuellement données dans les définitions « 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin », « 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin », « 50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans » et « 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin » à l'article 100 du RSVA seraient arrondies pour se conformer aux dimensions américaines, et toutes les définitions de l'article 100 seraient transférées au paragraphe 2(1) pour faciliter les recherches.

À l'exception du terme « dispositif de maintien du dossier », qui est défini mais qui n'est pas utilisé dans le DNT, tous les termes définis à la disposition S3 ont été rayés parce qu'ils sont utilisés ailleurs dans le RSVA et sont déjà définis au paragraphe 2(1). La présente modification abrogerait le terme « dispositif de maintien du dossier » du RSVA puisqu'il n'est utilisé nulle part dans le Règlement. Les définitions des termes « ceinture de sécurité », « pièces », « pièces de fixation » et « SAE » et la version française de « rétracteur à blocage d'urgence », « rétracteur autobloquant » et « rétracteur sans blocage » ont été révisées afin d'en clarifier le sens.

La définition de « ligne de torse » serait aussi modifiée de manière à incorporer par renvoi la norme J826 de la SAE, intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation*, dans sa version actuelle datée de juillet 1995, plutôt que la pratique recommandée J787b de la SAE, intitulée *Motor Vehicle Seat Belt Anchorage*, qui dirige le lecteur à la SAE J826. Par souci d'uniformité, les autres clauses du RSVA qui renvoient à la norme J826 de la SAE seraient aussi modifiées pour incorporer la version de juillet 1995, à l'exception du paragraphe 210.1(6), qui doit être abrogé dans le cadre d'une autre initiative qui vise à annuler les dispositions de temporisation échues.

À la suite d'une demande du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation dans une lettre datée du 31 janvier 2005, la version française du paragraphe 210(5), que l'on a modifié pour incorporer l'édition 1995 de la norme J826 de la SAE comme il est mentionné précédemment, a été révisée. De plus, plusieurs

changes are proposed with regard to the use of the term “*gabarit point H*” in the French version of the MVSR.

Minor changes have also been made to the TSD in order to rectify several errors. The words “plus chromium” were added in four places to S4.3(a)(1) to specify that the electrodeposited protective coating should be made of nickel plus chromium or copper and nickel plus chromium. The phrase “as specified in S5.2(g)” was added to S4.3(d)(1) because the reference was missing; the words “push-button” were inserted in S4.3(d)(2) in order to clarify that it is the push-button that must have a minimum area of 452 mm<sup>2</sup> and not the buckle; and the words “the retractor is” have been added to S4.3(i) to make the requirement intelligible. Corrections were made to the wording of S5.1(d) and S5.3(c) with regard to the weight (B), which was referred to as a mass, and “Figure 8” in S5.2(k) was changed to read “Figure 6.” An incomplete bolt specification in S5.2(c)(1) was amended, the metric equivalents were added to S4.1(f) and S5.2(c)(1), and the name of the AATCC *Gray Scale for Color Change* was corrected in S5.1(e).

Finally, in response to the requirements of the *Official Languages Act*, subsection 209(10) has been added to the Regulations so that the instructions referred to in S4.1(l) of the TSD would have to be provided in both the English and French versions of the owner’s manual.

#### *Proposed TSD 302, Flammability of Interior Materials*

Section 302 and its test method set burn resistance requirements for the materials that are used in the occupant compartments of motor vehicles. The purpose of the provisions, which mirror those of the United States, is to reduce the injuries and deaths caused to motor vehicle occupants by fires inside the vehicle. In addition to introducing TSD 302 and eliminating Test Method 302, this amendment would repeal the term “occupant compartment air space” from subsection 2(1) of the MVSR because it is currently used only in the test method and is defined in the proposed TSD. The height of the legs of the flammability test cabinet in Figure 1 was also rectified so that it agrees with the dimension given in S5.1.1. Finally, the heading that precedes section 302 has been amended to “Flammability of Interior Materials” rather than “Flammability” alone, which makes it consistent with the title of the TSD.

#### *Proposed TSD 401, Interior Trunk Release*

Effective September 1, 2001, the United States introduced Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 401, “Interior Trunk Release,” which requires passenger cars to be equipped with an interior trunk release mechanism that allows a person trapped inside the baggage compartment to escape.<sup>5</sup> This amendment would add section 401, “Interior Trunk Release,” to the MVSR, which would incorporate TSD 401 by reference and would apply to passenger cars and three-wheeled vehicles. In 2002, the United States revised FMVSS No. 401 to increase the speed threshold at which the interior release of a front trunk must release the primary latch; the TSD includes these provisions.<sup>6</sup>

changements sont proposés en ce qui concerne l’utilisation du terme « *gabarit point H* » dans la version française du RSVA.

Un certain nombre de changements mineurs ont aussi été apportés au DNT afin de rectifier quelques erreurs. Les mots « plus chrome » ont été ajoutés à quatre endroits dans la disposition S4.3a)(1) pour préciser que les couches déposées par électrolyse devraient être faites de nickel et de chrome ou de cuivre, de nickel et de chrome. Les mots « tel qu’indiqué en S5.2g » ont été ajoutés à la disposition S4.3d)(1) parce que le renvoi manquait; les mots « du bouton-poussoir » ont été insérés à la disposition S4.3d)(2) afin de préciser que c’est le bouton-poussoir qui doit avoir une surface minimale de 452 mm<sup>2</sup> et non l’attache; et les mots « le rétracteur est » ont été ajoutés à la disposition S4.3i) pour rendre l’exigence intelligible. Des corrections ont été apportées au libellé des dispositions S5.1d) et S5.3c) en ce qui concerne le poids (B) que l’on avait appelé « masse » et les mots « figure 8 » à la disposition S5.2k) ont été remplacés par « figure 6 ». Une spécification de boulon incomplète à la disposition S5.2c)(1) a été modifiée, les équivalents métriques ont été ajoutés aux dispositions S4.1f) et S5.2c)(1) et le nom du document intitulé *Gray Scale for Color Change* de l’AATCC a été corrigé à la disposition S5.1e).

Finalement, pour satisfaire aux exigences de la *Loi sur les langues officielles*, le paragraphe 209(10) a été ajouté au Règlement de manière à ce que les instructions mentionnées à la disposition S4.1l) du DNT soient inscrites dans les versions anglaise et française du manuel de l’usager.

#### *DNT 302 — Inflammabilité des matériaux intérieurs, proposé*

L’article 302 et sa méthode d’essai établissent les exigences relatives à la résistance à la combustion des matériaux utilisés dans l’habitacle des véhicules automobiles. Le but de ces dispositions, qui reflètent la réglementation américaine équivalente, est de réduire les pertes de vie et les blessures aux occupants des véhicules automobiles causées par des incendies dans le véhicule. En plus d’introduire le DNT 302 et d’éliminer la Méthode d’essai 302, la présente modification supprimerait l’expression « espace d’air de l’habitacle » du paragraphe 2(1) du RSVA parce qu’elle n’est actuellement utilisée que dans la méthode d’essai et fait l’objet d’une définition dans le DNT proposé. La hauteur des pieds du cabinet d’essai d’inflammabilité dans la figure 1 a aussi été rectifiée de manière à correspondre à la dimension indiquée dans la disposition S5.1.1. En dernier lieu, l’intertitre qui précède l’article 302, actuellement intitulé « Inflammabilité », serait remplacé par « Inflammabilité des matériaux intérieurs » pour le rendre conforme au titre du DNT.

#### *DNT 401 — Déverrouillage interne du coffre, proposé*

Le 1<sup>er</sup> septembre 2001, les États-Unis introduisaient la FMVSS 401, intitulée « Interior Trunk Release », qui exigeait que les voitures de tourisme soient équipées d’un mécanisme de déverrouillage interne du coffre destiné à permettre à une personne enfermée dans le coffre d’en sortir<sup>5</sup>. La présente modification ajouterait au RSVA l’article 401, intitulé « Déverrouillage interne du coffre », qui incorporerait par renvoi le DNT 401 et qui s’appliquerait aux voitures de tourisme et aux véhicules à trois roues. En 2002, les États-Unis ont révisé la FMVSS 401 de manière à augmenter le seuil de vitesse où le mécanisme de déverrouillage interne d’un coffre situé à l’avant doit déverrouiller la première position de verrouillage; le DNT contient les mêmes dispositions<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> *Federal Register*, October 20, 2000, Volume 65, No. 204, page 63014, and *Federal Register*, August 17, 2001, Volume 66, No. 160, page 43113.

<sup>6</sup> *Federal Register*, April 22, 2002, Volume 67, No. 77, page 19518.

<sup>5</sup> *Federal Register*, le 20 octobre 2000, volume 65, n° 204, page 63014, et *Federal Register*, le 17 août 2001, volume 66, n° 160, page 43113.

<sup>6</sup> *Federal Register*, le 22 avril 2002, volume 67, n° 77, page 19518.

*Consequential amendments to the MVSR, the Restraint System Safety Regulations, the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, Test Method 213.3, and Test Method 213.4*

The *Motor Vehicle Safety Regulations* and the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* refer to clauses in existing section 209 and Test Method 209; these references would be revised to refer to the TSD instead. Similarly, paragraph 3.2.1(e) of *Test Method 213.4 — Built-In Child Restraint Systems and Built-In Booster Cushions* has been changed to refer to the TSD and not Test Method 209. In addition, an error in paragraph 3.4.3(c) of Test Method 213.4 has been corrected. The area of the flat square surface to be used in positioning the test dummy has been amended to 2 580 mm<sup>2</sup> in order to make it consistent with that given in the other test methods in the 213 series. Test Method 213.4 has also been given a new date, that of January 2005; its format has been updated; and a number of editorial revisions have been made that do not change any of its requirements.

Two discrepancies were inadvertently introduced when the dimensions for the anthropomorphic test devices (ATD) were rounded in Figure 2 of *Test Method 213.3 — Restraint Systems for Disabled Persons*. Consequently, this amendment proposes to revise Test Method 213.3 to change the standing height given for the 5th percentile adult female ATD to 1 499 mm and the waist sitting circumference of the six-year-old child ATD to 528 mm, which are the dimensions specified in the corresponding percentile definitions contained in the MVSR. Two additional discrepancies between the dimensions provided in the MVSR in the definition of “50th percentile adult male” and those in Figure 2 of Test Method 213.3 for the equivalent ATD would also be corrected. The revised chest depth is 236 mm and the hip sitting circumference 1 067 mm. Test Method 213.3 would be given a new date of January 2005.

The definition of “boat trailer” is currently used in both the *Motor Vehicle Safety Regulations* and the *Motor Vehicle Safety Tire Regulations, 1995*, but it is not defined in the latter. This definition would be added to the *Motor Vehicle Safety Tire Regulations, 1995*. Finally, as mentioned earlier, all the definitions in section 100 would be moved to subsection 2(1) of the MVSR in order to make them easier to find.

### **Effective date**

This amendment would come into effect on the date of its publication in the *Canada Gazette*, Part II. The effective date of the TSDs would be the same, and the mandatory compliance date would be six months later.

### **Alternatives**

The main reason for proposing this amendment is to streamline the Department’s regulatory process, which can best be achieved through the use of TSDs. Given that the TSD permits Canada to align its motor vehicle safety requirements with those of the United States in a timely manner and that the automotive industry fully supports their use, there were no logical alternatives.

*Modifications corrélatives au RSVA, au Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue, au Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, à la Méthode d’essai 213.3 et à la Méthode d’essai 213.4*

Le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d’appoint (véhicules automobiles)* renvoient à des dispositions de l’article 209 et de la Méthode d’essai 209 existants; ces renvois seraient révisés pour référer au DNT. Dans le même ordre d’idée, l’alinéa 3.2.1e) de la *Méthode d’essai 213.4 — Ensembles intégrés de retenue d’enfant et coussins d’appoint intégrés*, a été modifié et renvoie maintenant au DNT plutôt qu’à la Méthode d’essai 209. De plus, une erreur à l’alinéa 3.4.3c) de la Méthode d’essai 213.4 a été corrigée. L’aire de la surface plate et carrée qui doit être utilisée pour positionner le dispositif anthropomorphe d’essai (DAE) a été corrigée à 2 580 mm<sup>2</sup> afin de la faire correspondre avec celle des autres méthodes d’essai de la série 213. La Méthode d’essai 213.4 se voit donner une nouvelle date, celle de janvier 2005; son format a été mis à jour et un certain nombre de révisions éditoriales ont été faites qui ne modifient aucune de ses exigences.

Deux irrégularités se sont glissées par inadvertance lorsque les dimensions des DAE de la figure 2 de la *Méthode d’essai 213.3 — Ensembles de retenue pour personne handicapée* ont été arrondies. En conséquence, la présente modification propose de réviser la Méthode d’essai 213.3 en changeant la taille debout indiquée pour le DAE du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin à 1 499 mm et la circonférence de la taille en position assise du DAE d’un enfant de six ans à 528 mm, qui s’avèrent être les dimensions énoncées dans les définitions des percentiles correspondantes que l’on retrouve dans le RSVA. Deux autres irrégularités entre les dimensions dans la définition du RSVA du « 50<sup>e</sup> percentile adulte de sexe masculin » et celles de la figure 2 de la Méthode d’essai 213.3 pour le DAE de même taille seraient aussi corrigées. La nouvelle profondeur de la poitrine serait de 236 mm et la circonférence des hanches en position assise serait de 1 067 mm. La date de révision de la Méthode d’essai 213.3 serait changée à janvier 2005.

L’expression « remorque pour embarcation » est actuellement utilisée dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et dans le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, mais elle n’est pas définie dans ce dernier. La définition en question serait donc ajoutée au *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*. Finalement, tel qu’il est mentionné précédemment, toutes les définitions de l’article 100 seraient déplacées au paragraphe 2(1) du RSVA pour qu’elles soient plus faciles à trouver.

### **Date d’entrée en vigueur**

La présente modification entrerait en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*. La date d’entrée en vigueur des DNT serait la même et la date d’application obligatoire, six mois plus tard.

### **Solutions envisagées**

La principale raison pour laquelle cette modification est proposée est la rationalisation du processus de réglementation du Ministère qui peut être réalisée le plus efficacement à l’aide des DNT. Compte tenu que les DNT permettent au Canada d’aligner ses exigences sur la sécurité des véhicules automobiles avec celles des États-Unis dans les meilleurs délais et que l’industrie automobile appuie l’utilisation des DNT, il n’existe pas d’autres solutions de rechange logiques.



### Benefits and costs

Since the introduction of TSDs 106, 116, 118, 123, 124, 209, and 302 would not change the existing requirements, this amendment would not incur any additional costs to the automotive industry or to the public in their regard. With respect to the introduction of TSD 401, it is expected that the cost of mandating an interior trunk release for passenger cars and three-wheeled vehicles would be very small, where it was incurred at all, because the majority of the subject vehicles now sold in Canada is already equipped with an interior trunk release in response to the U.S. requirement.

Under the Department's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of this amendment was carried out and it was determined that the proposed changes would have no impact on the environment.

### Consultation

The Department has established a systematic and extensive consultation process that seeks to keep the automotive industry, public safety organizations, and the general public informed of changes that are being planned or that have been made to the regulations governing motor vehicles in Canada. This process includes a mechanism for all interested parties to comment on these initiatives. In addition, the Department consults regularly with the provinces and territories, as well as with the federal authorities of other countries. Since the harmonization of regulatory requirements between Canada and the United States is pivotal to trade between the two countries and to the competitiveness of Canada's automotive industry, semi-annual meetings with representatives of the U.S. Department of Transportation are also held to discuss problems of mutual interest and planned regulatory changes.

The Department's intention to introduce these eight TSDs was announced in the Regulatory Plan of the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate. The Regulatory Plan outlines all contemplated changes to Canada's motor vehicle safety requirements and tracks initiatives as they are developed, published in the *Canada Gazette*, and as the new regulations come into force. Published on a quarterly basis, the Regulatory Plan is distributed to virtually all members of the automotive industry, either directly or through various associations. No comment was received in response to this item on the Regulatory Plan, except for queries as to when the TSDs would be available.

Since this proposed amendment would not change any of the current requirements of sections 106, 116, 118, 124, 209, and 302, no specific consultations were carried out in their regard. However, extensive consultations with respect to TSD 123 took place with the Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC), which represents the majority of the manufacturers and importers of motorcycles and motor tricycles in Canada. The MMIC requested the inclusion of subsection 123(4), which would allow the rear brake control of the specified motorcycles and motor tricycles to be located on the left handlebar. The Council also sought the exception regarding the bilingual identification of the ignition, tachometer, and fuel tank shutoff valve displays, arguing that it would be prohibitively expensive if its members were obliged to change the displays on existing motorcycle models. With regard to the exception for the fuel tank shutoff valve, the Council assured the Department that the need for it was

### Avantages et coûts

Comme l'introduction des DNT 106, 116, 118, 123, 124, 209 et 302 ne changerait rien aux exigences réglementaires existantes, la présente modification ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires à l'industrie automobile ni au public. En ce qui concerne l'introduction du DNT 401, on s'attend à ce que les coûts encourus pour munir les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues d'un mécanisme de déverrouillage interne du coffre seraient très faibles, si coût il y a, puisque la majorité des véhicules ciblés qui sont vendus au Canada en sont déjà équipés en raison de l'exigence américaine.

En vertu de la politique du Ministère sur l'Évaluation environnementale stratégique, une évaluation préliminaire de l'incidence possible de la présente modification a été effectuée et il a été déterminé que les changements proposés n'auraient aucune répercussion sur l'environnement.

### Consultations

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public informés des changements prévus et récents apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada. Ce processus fournit aussi à toutes les parties intéressées un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. En outre, le Ministère consulte régulièrement les provinces et les territoires ainsi que les autorités fédérales des autres pays. Comme l'harmonisation des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis est critique pour les échanges commerciaux entre les deux pays et pour la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, des rencontres ont aussi lieu deux fois par année avec des représentants du Department of Transportation des États-Unis afin de discuter des problèmes d'intérêt commun et des changements prévus à la réglementation.

Le Ministère a annoncé son intention d'introduire ces huit DNT dans le Plan de réglementation de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile. Le Plan de réglementation présente les grandes lignes de tous les changements envisagés à la réglementation et suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées et publiées dans la *Gazette du Canada* et que les nouvelles exigences entrent en vigueur. Publié à tous les trimestres, le Plan de réglementation est distribué à pratiquement tous les membres de l'industrie automobile, soit directement, soit par l'entremise de diverses associations. Aucun commentaire n'a été reçu en rapport avec le Plan de réglementation, à l'exception de quelques demandes au sujet de la date de publication des nouveaux DNT.

Comme la modification proposée ne changerait pas les présentes exigences des articles 106, 116, 118, 124, 209 et 302, aucune consultation spéciale n'a été effectuée à leur égard. Cependant, de vastes consultations ont eu lieu avec le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, qui représente la majorité des fabricants et importateurs de motocyclettes et de tricycles à moteur au Canada, afin de discuter du DNT 123. Le Conseil a demandé l'inclusion du paragraphe 123(4) qui permettrait de placer la commande du frein arrière des motocyclettes et des tricycles à moteur visés sur la partie gauche du guidon. Le Conseil a aussi demandé les exceptions relatives à l'identification bilingue de l'affichage du commutateur d'allumage, du compte-tours et de la vanne de fermeture du réservoir de carburant, faisant valoir qu'il en coûterait trop cher à ses membres s'ils étaient obligés de changer les affichages sur les modèles de motocyclettes existants. En ce qui concerne l'exception pour la vanne de fermeture du

temporary because technological changes have rendered this display obsolete on late-model machines. The Council reserved comment on the provisions governing calibration in kilometres.

As mentioned earlier, the Canadian Vehicle Manufacturers' Association requested the elimination of the requirement contained in subparagraph 209(29)(b)(ii) for a warning on seat belts that are equipped with load-limiters and installed at front outboard seating positions. The Association pointed out that the United States rescinded its parallel provision in the mid-1990s and argued that its retention does not serve "any practicable purpose" because all the parts that are to be installed on a particular vehicle are identified by a unique part number, which ensures that the correct seat belt assembly will be installed at each seating position. Given that virtually all late-model passenger vehicles are equipped with both seat belts and air bags at the front outboard seating positions, the Department agrees with the Association and has acceded to its request.

A consultation period of 75 days will follow the publication of this proposal in the *Canada Gazette*, Part I. Comments may be made by writing to the address given below or at any government-industry meeting. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

### **Compliance and enforcement**

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

### **Contact**

Louis-Philippe Lussier, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-2669 (telephone), (613) 990-2913 (fax), lussilp@tc.gc.ca (email).

Copies of proposed Technical Standards Documents 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302, and 401, as well as revised Test Method 213.3 and Test Method 213.4, may be obtained on the Internet at [www.tc.gc.ca/roadsafety/mvtsm\\_tsd/index\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/roadsafety/mvtsm_tsd/index_e.htm) or by contacting the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-8616 or 1-800-333-0371 (telephone), (613) 990-2913 (fax), Regsclerkcommis@tc.gc.ca (email).

réservoir de carburant, le Conseil a assuré le Ministère qu'il ne devrait s'agir que d'une mesure temporaire puisque des progrès technologiques ont rendu cet affichage caduc sur les plus récents modèles. Le Conseil a réservé ses commentaires sur les dispositions régissant l'étalonnage en kilomètres.

Comme il a été mentionné précédemment, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a demandé l'abrogation de l'exigence prévue au sous-alinéa 209(29)(b)(ii), qui stipule que les ceintures de sécurité qui sont dotées de limiteurs de charge doivent porter une étiquette avertissant que ladite ceinture ne devrait être installée à une place assise extérieure avant que si cette dernière est munie d'un sac gonflable. L'Association a indiqué que les États-Unis ont annulé leur disposition équivalente au milieu des années 1990 et fait valoir que son maintien n'accomplirait rien de concret parce que toutes les pièces qui doivent être installées sur un véhicule particulier sont identifiées par un numéro de référence unique, ce qui assure que la bonne ceinture de sécurité sera installée à chaque place assise. Compte tenu que pratiquement tous les modèles récents de voitures de tourisme sont équipés à la fois de ceintures de sécurité et de sacs gonflables aux places assises extérieures avant, le Ministère s'est rallié à la position de l'Association et a accédé à sa demande.

Une période de consultation de 75 jours suivra la publication de la présente proposition dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent être présentées par écrit à l'adresse qui figure ci-dessous ou à l'occasion des réunions gouvernement-industrie. Toutes les réponses seront prises en considération au moment de l'élaboration de la modification finale.

### **Respect et exécution**

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché libre. Si un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Lorsqu'un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*.

### **Personne-ressource**

Louis-Philippe Lussier, Ingénieur principal de l'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-2669 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), lussilp@tc.gc.ca (courriel).

On peut consulter les Documents de normes techniques 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 et 401 proposés de même que les Méthodes d'essai 213.3 et 213.4 révisées sur Internet à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/roadsafety/mvstm\\_tsd/index\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/roadsafety/mvstm_tsd/index_f.htm) ou s'en procurer un exemplaire en communiquant avec la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-8616 ou 1 800 333-0371 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), Regsclerkcommis@tc.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Introduction of Technical Standards Documents Nos. 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 and 401), the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Louis-Philippe Lussier, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (Tel: (613) 998-2669; fax: (613) 990-2913; e-mail: lussilp@tc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, September 26, 2005

DIANE LABELLE  
A/Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (INTRODUCTION OF TECHNICAL STANDARDS DOCUMENTS NOS. 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 AND 401), THE MOTOR VEHICLE RESTRAINT SYSTEMS AND BOOSTER CUSHIONS SAFETY REGULATIONS AND THE MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS, 1995**

## AMENDMENTS

*Motor Vehicle Safety Regulations*

1. (1) The definitions “armour”, “blister”, “brake fluid”, “brake hose”, “brake hose assembly”, “brake hose end fitting”, “chipping”, “ERBP”, “free length”, “grade”, “hydraulic system mineral oil”, “IRHD”, “Motor Vehicle Safety Test Methods, section 106, “Brake Hoses””, “Motor Vehicle Safety Test Methods, section 116, “Hydraulic Brake Fluids””, “occupant compartment air space”, “permanently attached hose end fitting”, “power-operated roof panel”, “rupture”, “SAE Compatibility Fluid”, “scuffing”, “seat back retainer”, “sloughing”, “stickiness”, “Type 1”, “Type 2”, “Type 2A”, “vacuum tubing connector” and “wet ERBP” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (introduction des documents de normes techniques n<sup>os</sup> 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 et 401), le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, ci-après*.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Louis-Philippe Lussier, Ingénieur principal de l'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-2669; téléc. : (613) 990-2913; courriel : lussilp@tc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 26 septembre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (INTRODUCTION DES DOCUMENTS DE NORMES TECHNIQUES N<sup>OS</sup> 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 ET 401), LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES ENSEMBLES DE RETENUE ET DES COUSSINS D'APPOINT (VÉHICULES AUTOMOBILES) ET LE RÈGLEMENT DE 1995 SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE**

## MODIFICATIONS

*Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

1. (1) Les définitions de « ampoule », « armure », « boyau de frein », « catégorie », « dispositif de maintien du dossier », « ébréché », « encrassement », « ensemble de boyau de frein », « éraflure », « ERBP », « ERBP humide », « espace d'air de l'habitacle », « gommage », « huile minérale pour système hydraulique », « IRHD », « liquide de compatibilité SAE », « liquide pour freins », « longueur libre », « Méthodes d'essai de sécurité des véhicules automobiles, article 106, « Boyaux de frein » », « Méthodes d'essai de sécurité des véhicules automobiles, article 116, « Liquides pour freins hydrauliques » », « panneau du pavillon à servocommande », « raccord d'extrémité de boyau de frein », « raccord d'extrémité de boyau fixé en permanence », « raccord de canalisation à vide », « rupture », « type 1 », « type 2 » et « type 2A », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup>, sont abrogées.

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

**(2) The definitions “attachment hardware”, “designated seating position”, “H-point”, “hardware”, “occupant”, “SAE” and “seat belt assembly” in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:**

“attachment hardware” means the hardware designed for securing the webbing of a seat belt assembly to a vehicle; (*pièces de fixation*)

“designated seating position” means any plan view position capable of accommodating a person at least as large as a 5th percentile adult female where the overall seat configuration and design and the vehicle design are such that the position is likely to be used as a seating position while the vehicle is in motion, but does not include any plan view position of temporary or folding jump seats or other auxiliary seating accommodation; (*place assise désignée*)

“H-point” means the mechanically hinged hip point of a manikin that simulates the actual pivot centre of the human torso and thigh, described in SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995); (*point H*)

“hardware”, when used in relation to a seat belt assembly, means any metal or rigid plastic part; (*pièces*)

“occupant” means a person or manikin seated in a vehicle and, unless otherwise specified, means a person or manikin having the dimensions and weight of a 95th percentile adult male; (*occupant*)

“SAE” means the Society of Automotive Engineers, Inc. (SAE International); (*SAE*)

“seat belt assembly” means any strap, webbing or similar device designed to secure a person in a vehicle in order to mitigate the results of any accident and includes all necessary buckles and other fasteners and all attachment hardware; (*ceinture de sécurité*)

**(3) The definitions “rétracteur à blocage d’urgence”, “rétracteur autobloquant” and “rétracteur sans blocage” in subsection 2(1) of the French version of the Regulations are replaced by the following:**

« rétracteur à blocage d’urgence » Rétracteur auquel sont incorporées des pièces de réglage ayant un mécanisme de blocage qui est déclenché par l’accélération du véhicule, le mouvement des sangles par rapport au véhicule ou par toute autre action automatique se produisant en cas d’urgence, et qui peut, en position bloquée, supporter certaines forces de retenue. (*emergency-locking retractor*)

« rétracteur autobloquant » Rétracteur auquel sont incorporées des pièces de réglage ayant un mécanisme autobloquant qui peut, en position bloquée, supporter certaines forces de retenue. (*automatic-locking retractor*)

« rétracteur sans blocage » Rétracteur n’ayant pas de mécanisme de blocage, dont il est possible de tirer les sangles pratiquement à leur longueur maximale par l’application d’une force extérieure minimale, qui n’assure aucun réglage de la longueur de la ceinture et qui n’a pas à supporter de forces de retenue lorsque les sangles sont tirées à leur longueur maximale. (*non-locking retractor*)

**(4) Paragraph (d) of the definition “seating reference point” in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) is the reference point employed to position the H-point template with the 95th percentile leg, described in section 4.1 of SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995), or, if that template cannot be positioned, the reference point when the seat is in its rearmost adjustment position; (*point de référence de position assise*)

**(2) Les définitions de « ceinture de sécurité », « occupant », « pièces », « pièces de fixation », « place assise désignée », « point H » et « SAE », au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« ceinture de sécurité » Courroie, sangle ou dispositif semblable conçu pour attacher une personne dans un véhicule afin d’atténuer les conséquences d’un accident, y compris toutes les attaches et tous les autres dispositifs de fermeture nécessaires, et toutes les pièces de fixation. (*seat belt assembly*)

« occupant » Personne ou mannequin assis dans un véhicule et dont les dimensions et la masse, à moins d’indication contraire, correspondent à ceux du 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin. (*occupant*)

« pièces » S’entend, relativement à une ceinture de sécurité, des pièces de métal ou de plastique rigide. (*hardware*)

« pièces de fixation » Les pièces conçues pour fixer les sangles d’une ceinture de sécurité à un véhicule. (*attachment hardware*)

« place assise désignée » Tout espace vu en plan pouvant recevoir une personne dont les dimensions et la masse correspondent au moins à ceux du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin lorsque la configuration et l’étude des sièges, ainsi que l’étude du véhicule, sont telles que l’espace est susceptible de servir de place assise pendant que le véhicule est en mouvement. N’est pas visé par la présente définition l’espace vu en plan qui est prévu pour des sièges d’usage provisoire ou strapontins ou pour d’autres places assises auxiliaires. (*designated seating position*)

« point H » Le point d’articulation mécanique des hanches d’un mannequin qui simule le point d’articulation de la hanche humaine décrit dans la norme SAE J826 intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995). (*H-point*)

« SAE » La Society of Automotive Engineers, Inc. (SAE International). (*SAE*)

**(3) Les définitions de « rétracteur à blocage d’urgence », « rétracteur autobloquant » et « rétracteur sans blocage », au paragraphe 2(1) de la version française du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« rétracteur à blocage d’urgence » Rétracteur auquel sont incorporées des pièces de réglage ayant un mécanisme de blocage qui est déclenché par l’accélération du véhicule, le mouvement des sangles par rapport au véhicule ou par toute autre action automatique se produisant en cas d’urgence, et qui peut, en position bloquée, supporter certaines forces de retenue. (*emergency-locking retractor*)

« rétracteur autobloquant » Rétracteur auquel sont incorporées des pièces de réglage ayant un mécanisme autobloquant qui peut, en position bloquée, supporter certaines forces de retenue. (*automatic-locking retractor*)

« rétracteur sans blocage » Rétracteur n’ayant pas de mécanisme de blocage, dont il est possible de tirer les sangles pratiquement à leur longueur maximale par l’application d’une force extérieure minimale, qui n’assure aucun réglage de la longueur de la ceinture et qui n’a pas à supporter de forces de retenue lorsque les sangles sont tirées à leur longueur maximale. (*non-locking retractor*)

**(4) L’alinéa d) de la définition de « point de référence de position assise », au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

d) est le point de référence permettant de mettre en place le gabarit point H avec la jambe du 95<sup>e</sup> percentile, décrit à l’article 4.1 de la norme SAE J826 intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995) ou, si ce gabarit point H ne peut être mis en place, le point de référence lorsque le siège est dans sa position la plus reculée. (*seating reference point*)

**(5) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“AATCC” means the American Association of Textile Chemists and Colorists; (*AATCC*)

“ANSI” means the American National Standards Institute; (*ANSI*)

“boat trailer” means a trailer that is designed to transport a boat and has cradle-type mountings that permit the launching of the boat from the rear of the trailer; (*remorque pour embarcation*)

“fixed collision barrier” means a device that

(a) consists of

(i) a structure with a flat, vertical, unyielding impact surface that is of a size sufficient to ensure that no portion of a vehicle striking the surface projects or passes beyond the surface, and

(ii) a horizontal approach surface that does not impede vehicle motion during impact and that is of a size sufficient to ensure that a vehicle will be able to attain a stable attitude during its approach to the impact surface, and

(b) does not absorb any significant portion of the kinetic energy of a vehicle striking the impact surface; (*barrière fixe pour essais de collision*)

“front outboard designated seating position” means the driver’s designated seating position and the forwardmost right outboard designated seating position, but does not include a school bus passenger designated seating position; (*place assise désignée extérieure avant*)

“head impact area” means the area described in subsection 201(1) of Schedule IV; (*zone d’impact de la tête*)

“head restraint” means a device that limits rearward angular displacement of the occupant’s head relative to his torso line; (*appui-tête*)

“outboard designated seating position” means a designated seating position where a longitudinal vertical plane tangent to the outboard side of the seat cushion is less than 305 mm from the innermost point on the inside surface of the vehicle, which point is located vertically between the seating reference point and the shoulder reference point and longitudinally between the front and rear edges of the seat cushion; (*place assise désignée extérieure*)

“power-operated roof panel” means a panel in the roof of a vehicle that moves on slides or hinges, the opening or closing of which is operated by a power source within the vehicle; (*toit ouvrant à commande électrique*)

“rear outboard designated seating position” means any outboard designated seating position that is to the rear of a front outboard designated seating position, but does not include a designated seating position adjacent to a walkway located between the seat and the side of the vehicle interior that is designed to allow access to more rearward seating positions; (*place assise désignée extérieure arrière*)

“semi-trailer” means a trailer constructed in such a manner that a substantial part of its weight rests upon or is carried by another vehicle by means of a fifth-wheel or similar coupling, but does not include a pole trailer, or any trailer designed to be drawn behind a passenger car or multipurpose passenger vehicle; (*semi-remorque*)

“torso line” means the line connecting the H-point and the shoulder reference point, described in SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995); (*ligne de torse*)

“Type 1 seat belt assembly” means a pelvic restraint; (*ceinture de sécurité de type 1*)

“Type 2 seat belt assembly” means a combination pelvic and upper torso restraint; (*ceinture de sécurité de type 2*)

**(5) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« AATCC » L’American Association of Textile Chemists and Colorists. (*AATCC*)

« ANSI » L’American National Standards Institute. (*ANSI*)

« appui-tête » Dispositif restreignant le mouvement angulaire vers l’arrière de la tête de l’occupant par rapport à la ligne de son torse. (*head restraint*)

« barrière fixe pour essais de collision » Dispositif qui, à la fois :

a) est composé :

(i) d’une part, d’une construction à surface d’impact plane, verticale, rigide et assez grande pour qu’aucune partie du véhicule qui heurte la surface ne puisse en déborder,

(ii) d’autre part, d’une surface d’approche horizontale qui ne gêne pas le mouvement du véhicule durant l’impact et qui est assez grande pour que le véhicule puisse atteindre une position stable lorsqu’il approche de la surface d’impact;

b) n’absorbe pas une partie importante de l’énergie cinétique du véhicule qui heurte la surface d’impact. (*fixed collision barrier*)

« ceinture de sécurité de type 1 » S’entend d’une ceinture sous-abdominale. (*Type 1 seat belt assembly*)

« ceinture de sécurité de type 2 » S’entend d’une combinaison de ceinture sous-abdominale et de ceinture-baudrier. (*Type 2 seat belt assembly*)

« ceinture diagonale de type 2A » S’entend d’une ceinture-baudrier destinée à n’être utilisée qu’avec une ceinture sous-abdominale pour former une ceinture de sécurité de type 2. (*Type 2A shoulder belt*)

« ligne de torse » La ligne joignant le point H au point de référence de l’épaule, décrite dans la norme SAE J826 intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995). (*torso line*)

« place assise désignée extérieure » Place assise désignée dont un plan vertical longitudinal tangent au côté extérieur du coussin du siège est à moins de 305 mm du point le plus rentré de la surface intérieure du véhicule, lequel point est situé verticalement entre le point de référence de position assise et le point de référence des épaules et, longitudinalement entre le bord avant et le bord arrière du coussin de siège. (*outboard designated seating position*)

« place assise désignée extérieure arrière » Place assise désignée extérieure qui est située à l’arrière d’une place assise désignée extérieure avant. Ne sont pas visées par la présente définition les places assises désignées adjacentes au passage qui est situé entre le siège et le côté intérieur du véhicule et qui est conçu pour permettre l’accès aux places assises plus à l’arrière. (*rear outboard designated seating position*)

« place assise désignée extérieure avant » La place assise désignée du conducteur et la place assise désignée extérieure située le plus à l’avant-droit. Ne sont pas visées par la présente définition les places assises désignées passager des autobus scolaires. (*front outboard designated seating position*)

« remorque pour embarcation » Remorque conçue pour transporter une embarcation et munie d’un échafaudage genre berceau permettant le lancement de l’embarcation par l’arrière. (*boat trailer*)

« semi-remorque » Remorque construite de telle manière qu’une partie importante de son poids est supportée par un autre véhicule au moyen d’un attelage pivotant ou d’autre attelage semblable. Ne sont pas visées par la présente définition la remorque pour charges longues ni toute autre remorque conçue pour être traînée par une voiture de tourisme ou un véhicule de tourisme à usages multiples. (*semi-trailer*)

“Type 2A shoulder belt” means an upper torso restraint for use only in conjunction with a pelvic restraint to constitute a Type 2 seat belt assembly; (*ceinture diagonale de type 2A*)

“5th percentile adult female” means a person having as physical characteristics a mass of 46.3 kg, height of 1499 mm, erect sitting height of 785 mm, normal sitting height of 752 mm, hip sitting breadth of 325 mm, hip sitting circumference of 925 mm, waist sitting circumference of 599 mm, chest depth of 191 mm, bust circumference of 775 mm, chest upper circumference of 757 mm, chest lower circumference of 676 mm, knee height of 455 mm, popliteal height of 356 mm, elbow rest height of 180 mm, thigh clearance height of 104 mm, buttock-to-knee length of 518 mm, buttock-to-poples length of 432 mm, elbow-to-elbow breadth of 312 mm and seat breadth of 312 mm; (*5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin*)

“50th percentile adult male” means a person having as physical characteristics a mass of 74.4 kg plus or minus 1.4 kg, erect sitting height of 907 mm plus or minus 3 mm, hip sitting breadth of 373 mm plus or minus 18 mm, hip sitting circumference of 1067 mm, waist sitting circumference of 813 mm plus or minus 15 mm, chest depth of 236 mm plus or minus 5 mm and chest circumference of 950 mm plus or minus 15 mm; (*50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin*)

“50th percentile six-year-old child” means a person having as physical characteristics a mass of 21.5 kg, erect sitting height of 645 mm, hip sitting breadth of 213 mm, hip sitting circumference of 607 mm and waist sitting circumference of 528 mm; (*50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans*)

“95th percentile adult male” means a person having as physical characteristics a mass of 97.5 kg, height of 1849 mm, erect sitting height of 965 mm, normal sitting height of 930 mm, hip sitting breadth of 419 mm, hip sitting circumference of 1199 mm, waist sitting circumference of 1080 mm, chest depth of 267 mm, chest circumference of 1130 mm, knee height of 594 mm, popliteal height of 490 mm, elbow rest height of 295 mm, thigh clearance height of 175 mm, buttock-to-knee length of 640 mm, buttock-to-poples length of 549 mm, elbow-to-elbow breadth of 506 mm and seat breadth of 404 mm. (*95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin*)

**2. The portion of item 118 of Schedule III to the Regulations in Column II is replaced by the following:**

Column I Item (CMVSS)	Column II Description
118	Power-Operated Window, Partition and Roof Panel Systems

**3. The portion of item 302 of Schedule III to the Regulations in Column II is replaced by the following:**

Column I Item (CMVSS)	Column II Description
302	Flammability of Interior Materials

« toit ouvrant à commande électrique » Panneau qui se trouve dans le toit d'un véhicule et qui s'ouvre ou qui se ferme, sur des glissières ou des charnières, grâce à une source d'énergie située dans le véhicule. (*power-operated roof panel*)

« zone d'impact de la tête » La zone décrite au paragraphe 201(1) de l'annexe IV. (*head impact area*)

« 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin » Personne ayant pour caractéristiques physiques une masse de 46,3 kg, une taille de 1 499 mm, une hauteur en position assise droite de 785 mm, une hauteur en position assise normale de 752 mm, une largeur de hanches en position assise de 325 mm, un tour de hanches en position assise de 925 mm, un tour de ceinture en position assise de 599 mm, une profondeur de poitrine de 191 mm, un tour de buste de 775 mm, un tour de poitrine supérieure de 757 mm, un tour de poitrine inférieure de 676 mm, une hauteur de genoux de 455 mm, une hauteur de jarret de 356 mm, une hauteur de coude en position assise de 180 mm, une épaisseur de cuisses de 104 mm, une distance fesse-genou de 518 mm, une distance fesse-jarret de 432 mm, un écart entre les deux coudes de 312 mm et une largeur de siège de 312 mm. (*5th percentile adult female*)

« 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin » Personne ayant pour caractéristiques physiques une masse de 74,4 plus ou moins 1,4 kg, une hauteur en position assise droite de 907 plus ou moins 3 mm, une largeur de hanches en position assise de 373 plus ou moins 18 mm, un tour de hanches en position assise de 1 067 mm, un tour de taille en position assise de 813 plus ou moins 15 mm, une profondeur de poitrine de 236 plus ou moins 5 mm et un tour de poitrine de 950 plus ou moins 15 mm. (*50th percentile adult male*)

« 50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans » Personne ayant pour caractéristiques physiques une masse de 21,5 kg, une hauteur en position assise droite de 645 mm, une largeur de hanches en position assise de 213 mm, un tour de hanches en position assise de 607 mm et un tour de taille en position assise de 528 mm. (*50th percentile six-year-old child*)

« 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin » Personne ayant pour caractéristiques physiques une masse de 97,5 kg, une taille de 1 849 mm, une hauteur en position assise droite de 965 mm, une hauteur en position assise normale de 930 mm, une largeur de hanches en position assise de 419 mm, un tour de hanches en position assise de 1 199 mm, un tour de ceinture en position assise de 1 080 mm, une profondeur de poitrine de 267 mm, un tour de poitrine de 1 130 mm, une hauteur de genoux de 594 mm, une hauteur de jarret de 490 mm, une hauteur de coude en position assise de 295 mm, une épaisseur de cuisses de 175 mm, une distance fesse-genou de 640 mm, une distance fesse-jarret de 549 mm, un écart entre les coudes de 506 mm et une largeur de siège de 404 mm. (*95th percentile adult male*)

**2. Le passage de l'article 118 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description
118	Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique

**3. Le passage de l'article 302 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description
302	Inflammabilité des matériaux intérieurs

4. Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 305:

Column I	Column II	Column III Classes of Vehicles														
		Bus	Motorcycle				Restricted-use Motorcycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow-mobile	Snow-mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low-speed Vehicle
Enclosed Motorcycle	Open Motorcycle		Limited-Speed Motorcycle	Motor Tricycle												
401	Interior Trunk Release							X								X

4. L'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 305, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules														
		Autobus	Camion	Motocyclette				Motocyclette à usage restreint	Moto-neige	Traîneau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse
Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé			Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur											
401	Déverrouillage interne du coffre												X			X

**5. Part I of Schedule IV to the Regulations is repealed.**

**6. Table II to section 101 of Schedule IV to the French version of the Regulations is amended by replacing the expression “Bas niveau de liquide de frein” under the heading “Affichage” with the expression “Bas niveau de liquide pour frein”.**

**7. Section 106 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**106.** (1) Subject to this section, every brake hose, brake hose assembly and brake hose end fitting with which a passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck, bus, low-speed vehicle, three-wheeled vehicle and enclosed motorcycle are equipped shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 106, Brake Hoses*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 106).

(2) However, instead of conforming to the requirements of TSD 106, a brake hose, brake hose assembly and brake hose end fitting may comply with the requirements of section 106, Part 571, Title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended by the Final Rule published on December 20, 2004 in Volume 69, No. 243 of the *Federal Register* of the United States, except for

- (a) the requirements respecting the filing of a designation identifying the manufacturer;
- (b) the provisions respecting the approval of an incorporation by reference, the inspection of standards incorporated by reference and requests for information concerning those standards; and
- (c) the requirement to use the symbol “DOT”.

(3) A reference in TSD 106 to a standard published by ASTM that is set out in column 1 of the table to this subsection may be interpreted as a reference to the standard set out opposite that standard in column 2 of the table.

TABLE

Item	Column 1	Column 2
1.	ASTM B 117-64, <i>Salt Spray (Fog) Testing</i>	ASTM B 117-03, <i>Standard Practice for Operating Salt Spray (Fog) Apparatus</i>
2.	ASTM D 471-64, <i>Method of Test for Change in Properties of Elastomeric Vulcanizers Resulting From Immersion in Liquids</i>	ASTM D 471-98 <sup>e1</sup> , <i>Standard Test Method for Rubber Property — Effect of Liquids</i>
3.	ASTM E 4-64, <i>Methods of Verification of Testing Machines</i>	ASTM E 4-03, <i>Standard Practices for Force Verification of Testing Machines</i>

(4) This section expires on January 1, 2010.

**8. Section 116 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**116.** (1) Subject to this section, the hydraulic brake system of a vehicle shall contain brake fluid that conforms to the requirements of *Technical Standards Document No. 116, Motor Vehicle Brake Fluids*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 116).

Technical Standards Document No. 116

(2) Despite section S6.6.3(e) of TSD 116, until November 20, 2005, the supplies for polishing strips may be waterproof silicon

**5. La partie I de l'annexe IV du même règlement est abrogée.**

**6. Dans le tableau II de l'article 101 de l'annexe IV de la version française du même règlement, « Bas niveau de liquide de frein » qui figure sous la rubrique « Affichage » est remplacé par « Bas niveau de liquide pour frein ».**

**7. L'article 106 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**106.** (1) Sous réserve du présent article, les boyaux de frein, les ensembles de boyau de frein et les raccords d'extrémité de boyau de frein dont sont équipés les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions, les autobus, les véhicules à basse vitesse, les véhicules à trois roues et les motocyclettes à habitacle fermé doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 106 — Boyaux de frein*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 106 ».

(2) Cependant, au lieu d'être conformes aux exigences du DNT 106, les boyaux de frein, les ensembles de boyau de frein et les raccords d'extrémité de boyau de frein peuvent être conformes aux exigences de l'article 106, partie 571, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, tel qu'il a été modifié par la Final Rule publiée le 20 décembre 2004 dans le vol. 69, n° 243 du *Federal Register* des États-Unis, sauf :

- a) les exigences relatives au dépôt d'un symbole indiquant le fabricant;
- b) les dispositions relatives à l'approbation des incorporations par renvoi, à l'inspection des normes incorporées par renvoi et aux demandes de renseignements concernant ces normes;
- c) l'obligation d'utiliser le symbole « DOT ».

(3) Tout renvoi dans le DNT 106 à une norme publiée par l'ASTM qui figure à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe peut être interprété comme un renvoi à la norme indiquée en regard de cette norme à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1	Colonne 2
1.	Norme B 117-64 de l'ASTM, <i>Salt Spray (Fog) Testing</i>	Norme B 117-03 de l'ASTM, <i>Standard Practice for Operating Salt Spray (Fog) Apparatus</i>
2.	Norme D 471-64 de l'ASTM, <i>Method of Test for Change in Properties of Elastomeric Vulcanizers Resulting From Immersion in Liquids</i>	Norme D 471-98 <sup>e1</sup> de l'ASTM, <i>Standard Test Method for Rubber Property — Effect of Liquids</i>
3.	Norme E 4-64 de l'ASTM, <i>Methods of Verification of Testing Machines</i>	Norme E 4-03 de l'ASTM, <i>Standard Practices for Force Verification of Testing Machines</i>

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**8. L'article 116 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**116.** (1) Sous réserve du présent article, le système de freinage hydraulique d'un véhicule doit contenir du liquide pour frein conforme aux exigences du *Document de normes techniques n° 116 — Liquides pour frein de véhicules automobiles*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 116 ».

Document de normes techniques n° 116

(2) Malgré la disposition S6.6.3e) du DNT 116, jusqu'au 20 novembre 2005, les accessoires pour le polissage des lamelles



carbide paper, grit No. 320 A, grade 00 steel wool and lint-free polishing cloth.

(3) Instead of being subject to the preparation referred to in section S6.6.4(a) of TSD 116, until November 20, 2005, corrosion test strips that are not tinned iron strips may be subject, before being washed, to the following preparation:

- (a) abrade corrosion test strips on all surface areas with silicon carbide paper wet with ethanol (or isopropanol when testing DOT 5 SBBF fluids) until all surface scratches, cuts and pits are removed;
- (b) use a new piece of paper for each different type of metal; and
- (c) polish the strips with the 00 grade steel wool.

(4) A reference in TSD 116 to a standard published by ASTM that is set out in column 1 of the table to this subsection may be interpreted as a reference to the standard set out opposite that standard in column 2 of the table.

TABLE

Item	Column 1	Column 2
1.	ASTM D 445-65, <i>Viscosity of Transparent and Opaque Liquids (Kinematic and Dynamic Viscosities)</i>	ASTM D 445-04, <i>Standard Test Method for Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids (and the Calculation of Dynamic Viscosity)</i>
2.	ASTM D 1121-67, <i>Standard Method of Test for Reserve Alkalinity of Engine Antifreezes and Antirusts</i>	ASTM D 1287-91 (reapproved in 2002), <i>Standard Test Method for pH of Engine Coolants and Antirusts</i>
3.	ASTM D 1123-59, <i>Standard Method of Test for Water in Concentrated Engine Antifreezes by the Iodine Reagent Method</i>	ASTM D 1123-99, <i>Standard Test Methods for Water in Engine Coolant Concentrate by the Karl Fischer Reagent Method</i>
4.	ASTM D 1193-70, <i>Standard Specifications for Reagent Water</i>	ASTM D 1193-99 <sup>e1</sup> , <i>Standard Specification for Reagent Water</i>
5.	ASTM D 1415-68, <i>Standard Method of Test for International Hardness of Vulcanized Natural and Synthetic Rubbers</i>	ASTM D 1415-88 (reapproved in 1999), <i>Standard Test Method for Rubber Property — International Hardness</i>
6.	ASTM D 2515-66, <i>Standard Specification for Kinematic Glass Viscometers</i>	ASTM D 446-04, <i>Standard Specifications and Operating Instructions for Glass Capillary Kinematic Viscometers</i>
7.	ASTM E 1-68, <i>Specifications for ASTM Thermometers</i>	ASTM E 1-03a, <i>Standard Specification for ASTM Liquid-in-Glass Thermometers</i>
8.	ASTM E 77-66, <i>Verification and Calibration of Liquid-in-Glass Thermometers</i>	ASTM E 77-98, (reapproved in 2003), <i>Standard Test Method for Inspection and Verification of Thermometers</i>
9.	ASTM E 298-68, <i>Standard Methods for Assay of Organic Peroxides</i>	ASTM E 298-01, <i>Standard Test Methods for Assay of Organic Peroxides</i>

(5) This section expires on January 1, 2010.

**9. Section 118 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

*Power-Operated Window, Partition and Roof Panel Systems*

**118.** (1) Every power-operated window, power-operated partition and power-operated roof panel fitted on an enclosed

peuvent être du papier au carbure de silicium à l'épreuve de l'eau, grain n° 320 A, de la laine d'acier de catégorie 00 et un chiffon non pelucheux.

(3) Au lieu d'être soumises à la préparation visée à la disposition S6.6.4a) du DNT 116, jusqu'au 20 novembre 2005, les lamelles d'essai de corrosion qui ne sont pas en fer étamé peuvent, avant d'être lavées, être soumises à la préparation suivante :

- a) frotter toutes les surfaces de chaque lamelle d'essai avec du papier au carbure de silicium imbibé d'éthanol (ou d'isopropanol lorsque des liquides pour frein de catégorie DOT 5 SBBF sont mis à l'essai) pour faire disparaître les rayures, les entailles et les piqûres;
- b) utiliser une nouvelle feuille de papier pour chaque métal différent;
- c) polir les lamelles avec de la laine d'acier de catégorie 00.

(4) Tout renvoi dans le DNT 116 à une norme publiée par l'ASTM qui figure à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe peut être interprété comme un renvoi à la norme indiquée en regard de cette norme à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1	Colonne 2
1.	Norme D 445-65 de l'ASTM, <i>Viscosity of Transparent and Opaque Liquids (Kinematic and Dynamic Viscosities)</i>	Norme D 445-04 de l'ASTM, <i>Standard Test Method for Kinematic Viscosity of Transparent and Opaque Liquids (and the Calculation of Dynamic Viscosity)</i>
2.	Norme D 1121-67 de l'ASTM, <i>Standard Method of Test for Reserve Alkalinity of Engine Antifreezes and Antirusts</i>	Norme D 1287-91 (approuvée de nouveau en 2002) de l'ASTM, <i>Standard Test Method for pH of Engine Coolants and Antirusts</i>
3.	Norme D 1123-59 de l'ASTM, <i>Standard Method of Test for Water in Concentrated Engine Antifreezes by the Iodine Reagent Method</i>	Norme D 1123-99 de l'ASTM, <i>Standard Test Methods for Water in Engine Coolant Concentrate by the Karl Fischer Reagent Method</i>
4.	Norme D 1193-70 de l'ASTM, <i>Standard Specifications for Reagent Water</i>	Norme D 1193-99 <sup>e1</sup> de l'ASTM, <i>Standard Specification for Reagent Water</i>
5.	Norme D 1415-68 de l'ASTM, <i>Standard Method of Test for International Hardness of Vulcanized Natural and Synthetic Rubbers</i>	Norme D 1415-88 (approuvée de nouveau en 1999) de l'ASTM, <i>Standard Test Method for Rubber Property — International Hardness</i>
6.	Norme D 2515-66 de l'ASTM, <i>Standard Specification for Kinematic Glass Viscometers</i>	Norme D 446-04 de l'ASTM, <i>Standard Specifications and Operating Instructions for Glass Capillary Kinematic Viscometers</i>
7.	Norme E 1-68 de l'ASTM, <i>Specifications for ASTM Thermometers</i>	Norme E 1-03a de l'ASTM, <i>Standard Specification for ASTM Liquid-in-Glass Thermometers</i>
8.	Norme E 77-66 de l'ASTM, <i>Verification and Calibration of Liquid-in-Glass Thermometers</i>	Norme E 77-98 (approuvée de nouveau en 2003) de l'ASTM, <i>Standard Test Method for Inspection and Verification of Thermometers</i>
9.	Norme E 298-68 de l'ASTM, <i>Standard Methods for Assay of Organic Peroxides</i>	Norme E 298-01 de l'ASTM, <i>Standard Test Methods for Assay of Organic Peroxides</i>

(5) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**9. L'article 118 de l'annexe IV du même règlement et l'intitulé le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique*

**118.** (1) Les glaces, les séparations et les toits ouvrants à commande électrique installés sur les voitures de tourisme, les

motorcycle, a passenger car, a three-wheeled vehicle or on a multi-purpose passenger vehicle or truck with a GVWR of 4 536 kg or less shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 118, Power-Operated Window, Partition, and Roof Panel Systems*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 118).

Technical Standards Document No. 118

(2) Despite subsection (1), vehicles manufactured before October 1, 2008, need not comply with the requirements of section S6 of TSD 118.

(3) For the purposes of section S5.2(b) of TSD 118, wherever the word “window” appears, it shall be read as “window, partition or roof panel”.

(4) This section expires on January 1, 2010.

**10. The heading before section 123 of Schedule IV to the English version of the Regulations is replaced by the following:**

*Motorcycle Controls and Displays*

**11. Sections 123 and 124 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

**123.** (1) Subject to this section, every motorcycle, except those designed and sold exclusively for use by law enforcement agencies, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 123, Motorcycle Controls and Displays*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 123).

(2) Every motorcycle shall be equipped with the following controls:

- (a) a horn;
- (b) a fuel tank shutoff valve;
- (c) a twist-grip throttle;
- (d) a front wheel brake;
- (e) a rear wheel brake; and
- (f) subject to subsection (3), an ignition switch.

(3) The ignition switch referred to in paragraph 2(f) is optional in the case of a limited-speed motorcycle.

Technical Standards Document No. 123

(4) Despite section S5.2.1 and item 11 of Table 1 to TSD 123, the rear brake control may be located on the left handlebar if a motorcycle is equipped with a platform or footrests that are integrated into a platform, an automatic clutch and separate front and rear brake controls.

(5) Item 12 of Table 3 to TSD 123 applies to manual fuel tank shutoff valves only.

(6) Any control or display that is not listed in Table 3 to TSD 123 and for which no other identification requirements are specified in these Regulations shall be identified by the corresponding symbol set out in International Standard ISO 6727, entitled *Road vehicles – Motorcycles – Symbols for controls, indicators and telltales*, as amended from time to time.

(7) Any control or display for which a symbol is not specified in Table 3 to TSD 123 or in International Standard ISO 6727, *Road vehicles – Motorcycles – Symbols for controls, indicators and telltales*, as amended from time to time, may be identified by

véhicules à trois roues, les motocyclettes à habitacle fermé ou les véhicules de tourisme à usages multiples ou les camions d'un PNBV d'au plus 4 536 kg doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 118 — Glaces, séparations et toits ouvrants à commande électrique*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 118 ».

Document de normes techniques n° 118

(2) Malgré le paragraphe (1), les véhicules construits avant le 1<sup>er</sup> octobre 2008 n'ont pas à être conformes aux exigences de la disposition S6 du DNT 118.

(3) Pour l'application de la disposition S5.2b) du DNT 118, lorsque le terme « glace » apparaît, il a le sens de « glace, séparation ou toit ouvrant ».

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**10. L'intertitre précédant l'article 123 de l'annexe IV de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*Motorcycle Controls and Displays*

**11. Les articles 123 et 124 de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**123.** (1) Sous réserve du présent article, les motocyclettes, sauf celles qui sont conçues pour les services de police et vendues exclusivement pour leur utilisation, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 123 — Commandes et affichages des motocyclettes*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 123 ».

(2) Toute motocyclette doit être munie des commandes suivantes :

- a) un avertisseur;
- b) une vanne de fermeture du réservoir de carburant;
- c) une manette tournante des gaz;
- d) un frein de la roue avant;
- e) un frein de la roue arrière;
- f) sous réserve du paragraphe (3), un commutateur d'allumage.

(3) Le commutateur d'allumage visé à l'alinéa (2)f) est facultatif dans le cas d'une motocyclette à vitesse limitée.

Document de normes techniques n° 123

(4) Malgré la disposition S5.2.1 et l'article 11 du tableau 1 du DNT 123, la commande du frein arrière peut être placée sur la partie gauche du guidon si la motocyclette est équipée d'une plate-forme ou de cale-pieds qui sont intégrés à une plate-forme, d'un embrayage automatique et de commandes distinctes pour le frein avant et le frein arrière.

(5) L'article 12 du tableau 3 du DNT 123 ne s'applique qu'aux vannes de fermeture du réservoir de carburant manuelles.

(6) Les commandes ou les affichages qui ne sont pas énumérés au tableau 3 du DNT 123 et pour lesquels aucune autre exigence relative à une forme d'identification ne figure dans le présent règlement doivent être indiqués par le symbole correspondant qui figure dans la norme internationale ISO 6727, intitulée *Véhicules routiers — Motocycles — Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins*, avec ses modifications successives.

(7) Les commandes ou les affichages pour lesquels un symbole n'est pas prévu au tableau 3 du DNT 123 ni dans la norme internationale ISO 6727, intitulée *Véhicules routiers — Motocycles — Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins*, avec ses

a symbol designed by the manufacturer in compliance with the principles specified in that Standard.

(8) Wherever the term “motorcycle” is used in International Standard ISO 6727, *Road vehicles – Motorcycles – Symbols for controls, indicators and telltales*, as amended from time to time, it shall have the same meaning as “motorcycle” in subsection 2(1) of these Regulations.

(9) The words and abbreviations that must be displayed under this section shall be displayed in both official languages. However, if there is insufficient space to display the words or abbreviations identifying the ignition, tachometer or fuel tank shut-off valve in both official languages in a readily visible manner, they may be displayed in one official language only.

(10) The symbols and abbreviations used to identify the controls and displays of a motorcycle shall be provided in writing in the English and French versions of the owner’s manual, accompanied by a full explanation.

(11) Despite the requirements of item 8 of Table 3 to TSD 123, a speedometer fitted on a motorcycle shall be calibrated in kilometres per hour or in kilometres per hour and miles per hour. Digital speedometers that switch between kilometres per hour and miles per hour are permitted if the unit of measure is identified.

(12) In the case of analogue speedometer displays, the kilometre-per-hour scale on the speedometer shall increase in a clockwise direction. Major graduations and numerals shall appear at 10- or 20-kilometre-per-hour intervals and minor graduations at 5- or 10-kilometre-per-hour intervals.

(13) An odometer or trip odometer installed on a motorcycle adjacent to the speedometer shall display distances in the same unit of measure as that of the predominant speedometer scale. If the odometer or trip odometer is not adjacent to the speedometer or switches between kilometres and miles independently of the speedometer, the odometer or trip odometer shall display distances in kilometres or miles and shall identify the unit of measure used.

(14) Section S5.2.4 of TSD 123 does not apply to motor tricycles.

(15) Despite section S5.2.5 of TSD 123, on a motor tricycle, it is not necessary for the footrest for a passenger to fold rearward and upward when not in use.

(16) A turn signal lamp display fitted on a motorcycle shall be green or yellow.

(17) This section expires on January 1, 2010.

#### *Accelerator Control Systems*

**124.** (1) Every passenger car, multipurpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, truck and bus shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 124, Accelerator Control Systems*, as amended from time to time.

(2) This section expires on January 1, 2010.

**12. (1) Subsection 202(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**202.** (1) In this section, “H-point machine” and “H-point template” have the same meaning as in SAE Standard J826, *Devices*

modifications successives, peuvent être indiqués par un symbole conçu par le fabricant en conformité avec les principes précisés dans cette norme.

(8) Le terme « motorcycle » qui est employé dans la norme internationale ISO 6727, intitulée *Véhicules routiers — Motocycles — Symboles pour les commandes, indicateurs et témoins*, avec ses modifications successives, s’entend au sens de « motocyclette » au paragraphe 2(1) du présent règlement.

(9) Les mots et les abréviations dont l’affichage est exigé en application du présent article doivent être affichés dans les deux langues officielles. Cependant, s’il n’y a pas suffisamment d’espace pour afficher les mots ou les abréviations indiquant le commutateur d’allumage, le compte-tours ou la vanne de fermeture du réservoir de carburant de manière qu’ils soient facilement visibles dans les deux langues officielles, ceux-ci peuvent être affichés dans une seule des langues officielles.

(10) Les symboles et les abréviations utilisés pour indiquer les commandes et les affichages des motocyclettes doivent être reproduits dans les versions anglaise et française du manuel de l’usager et être accompagnés d’une explication complète.

(11) Malgré les exigences de l’article 8 du tableau 3 du DNT 123, l’indicateur de vitesse installé sur une motocyclette doit être calibré en kilomètres à l’heure ou en kilomètres et en milles à l’heure. Les indicateurs de vitesse numériques qui passent d’une unité de mesure à l’autre sont permis si l’unité de mesure est indiquée.

(12) Si l’affichage de l’indicateur de vitesse est analogique, l’échelle des kilomètres doit augmenter dans le sens des aiguilles d’une montre. Les graduations et les chiffres importants doivent apparaître à des intervalles de 10 ou 20 kilomètres à l’heure et les graduations moins importantes à des intervalles de 5 ou 10 kilomètres à l’heure.

(13) L’odomètre ou le totalisateur partiel installé sur une motocyclette à côté de l’indicateur de vitesse doit afficher les distances dans l’unité de mesure qui prédomine sur le l’indicateur de vitesse. Si l’odomètre ou le totalisateur partiel n’est pas placé à côté de l’indicateur de vitesse ou s’il ne passe pas d’une unité de mesure à l’autre en même temps que l’indicateur de vitesse, l’odomètre ou le totalisateur partiel doit afficher les distances en kilomètres ou en milles et indiquer l’unité de mesure utilisée.

(14) La disposition S5.2.4 du DNT 123 ne s’applique pas aux tricycles à moteur.

(15) Malgré la disposition S5.2.5 du DNT 123, il n’est pas nécessaire, sur un tricycle à moteur, que le cale-pied prévu pour un passager se rabatte vers l’arrière et vers le haut lorsqu’il n’est pas utilisé.

(16) L’affichage des feux de changement de direction d’une motocyclette doit être vert ou jaune.

(17) Le présent article cesse d’avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

#### *Systèmes de commande d’accélération*

**124.** (1) Les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, véhicules à trois roues, camions et autobus doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 124 — Systèmes de commande d’accélération*, avec ses modifications successives.

(2) Le présent article cesse d’avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**12. (1) Le paragraphe 202(1) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**202.** (1) Dans le présent article, « gabarit point H » et « machine point H » s’entendent respectivement de « H-point

for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation (July 1995).

**(2) Paragraph 202(3)(d) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(d) at each designated seating position having a head restraint, the dummy shall be placed in the manufacturer's recommended design seated position and snugly restrained by a Type 1 or Type 2 seat belt assembly that meets the requirements of section 209;

**13. (1) Paragraph 208(3)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(b) when the seat is placed in the forward-facing direction, has a Type 2A shoulder belt that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor.

**(2) Paragraph 208(14)(b) of Schedule IV to the French version of the Regulations is replaced by the following:**

b) aux autres places assises désignées, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans au 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin.

**14. Section 209 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**209.** (1) Subject to this section, every passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck, bus, low-speed vehicle, three-wheeled vehicle and enclosed motorcycle shall be equipped with seat belt assemblies that conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 209).

(2) The pelvic restraint of a Type 2 manual seat belt assembly that is equipped with a detachable upper torso restraint shall meet all requirements for a Type 1 seat belt assembly set out in these Regulations.

(3) The webbing of a seat belt assembly shall not transfer colour to a crock cloth, either wet or dry, to a greater degree than Rating 3 on the Chromatic Transference Scale specified in AATCC Evaluation Procedure 8, *AATCC 9-Step Chromatic Transference Scale* (2002 revision).

(4) Compliance of the webbing of a seat belt assembly with the requirements of subsection (3) shall be determined by testing the webbing from three seat belt assemblies in accordance with the procedure specified in AATCC Test Method 8-2001, *Colorfastness to Crocking: AATCC Crockmeter Method*.

(5) The webbing of a seat belt assembly shall not stain to a greater degree than Rating 2 on the Chromatic Transference Scale specified in the AATCC Evaluation Procedure 8, *AATCC 9-Step Chromatic Transference Scale* (2002 revision).

(6) Compliance of the webbing of a seat belt assembly with the requirements of subsection (5) shall be determined by testing the webbing from three seat belt assemblies in accordance with the procedure specified in AATCC Test Method 107-2002, *Colorfastness to Water*, except:

- (a) the test solution shall be freshly boiled distilled water;
- (b) the AATCC perspiration tester shall be used;
- (c) on removal from the oven, the test specimen shall be hung to dry for four hours; and
- (d) the AATCC Chromatic Transference Scale shall be used to evaluate the staining of the multifiber test fabric.

template » et « H-point machine » figurant dans la norme J826 de la SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Safety Accommodation* (juillet 1995).

**(2) L'alinéa 202(3)d) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) à chaque place assise désignée munie d'un appui-tête, la forme humaine doit être placée dans la position assise recommandée par le fabricant et bien attachée au moyen d'une ceinture de sécurité de type 1 ou de type 2 qui est conforme aux exigences de l'article 209;

**13. (1) L'alinéa 208(3)b) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) lorsque le siège est orienté vers l'avant, une ceinture diagonale de type 2A réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence.

**(2) L'alinéa 208(14)b) de l'annexe IV de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) aux autres places assises désignées, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans au 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin.

**14. L'article 209 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**209.** (1) Sous réserve du présent article, les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, véhicules à basse vitesse, véhicules à trois roues et motocyclettes à habitacle fermé doivent être équipés de ceintures de sécurité qui sont conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 209 — Ceintures de sécurité*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 209 ».

(2) La ceinture sous-abdominale d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 avec ceinture-baudrier détachable doit être conforme à toutes les exigences relatives à la ceinture de sécurité de type 1 qui figurent dans le présent règlement.

(3) La sangle de la ceinture de sécurité ne doit pas déteindre sur un tissu de frottement, sec ou mouillé, à un degré supérieur à la catégorie 3 de l'échelle de transfert chromatique précisée dans la marche à suivre d'évaluation n° 8 de l'AATCC intitulée *AATCC 9-Step Chromatic Transference Scale* (révision de 2002).

(4) La conformité de la sangle de la ceinture de sécurité aux exigences du paragraphe (3) doit être établie par la mise à l'essai des sangles de trois ceintures de sécurité en conformité avec la marche à suivre précisée dans la méthode d'essai n° 8-2001 de l'AATCC intitulée *Colorfastness to Crocking: AATCC Crockmeter Method*.

(5) La sangle de la ceinture de sécurité ne doit pas tacher à un degré supérieur à la catégorie 2 de l'échelle de transfert chromatique précisée dans la marche à suivre d'évaluation n° 8 de l'AATCC intitulée *AATCC 9-Step Chromatic Transference Scale* (révision de 2002).

(6) La conformité de la sangle de la ceinture de sécurité aux exigences du paragraphe (5) doit être établie par la mise à l'essai des sangles de trois ceintures de sécurité en conformité avec la marche à suivre précisée dans la méthode d'essai n° 107-2002 de l'AATCC intitulée *Colorfastness to Water*, sauf que :

- a) la solution pour essai doit être de l'eau distillée qui vient d'être bouillie;
- b) l'appareil de contrôle de solidité à la sueur AATCC doit être utilisé;
- c) à sa sortie du four, l'échantillon mis à l'essai doit être accroché pour sécher à l'air pendant quatre heures;

d) l'échelle de transfert chromatique de l'AATCC doit être utilisée pour évaluer la souillure du tissu témoin multifibre.

Technical Standards Document No. 209

(7) A reference in TSD 209 to a standard published by ASTM or AATCC that is set out in column 1 of the table to this subsection may be interpreted as a reference to the standard set out opposite that standard in column 2 of the table.

TABLE

Item	Column 1	Column 2
1.	AATCC Test Method 30-1981, <i>Fungicides Evaluation on Textiles: Mildew and Rot Resistance of Textiles</i>	AATCC Test Method 30-1999, <i>Antifungal Activity, Assessment on Textile Materials: Mildew and Rot Resistance of Textile Materials</i>
2.	ASTM B 117-73, <i>Standard Method of Salt Spray (Fog) Testing</i>	ASTM B 117-03, <i>Standard Practice for Operating Salt Spray (Fog) Apparatus</i>
3.	ASTM B 456-79, <i>Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium</i>	ASTM B 456-03, <i>Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium</i>
4.	ASTM D 756-78, <i>Standard Practice for Determination of Weight and Shape Changes of Plastics Under Accelerated Service Conditions</i>	ASTM D 756-93, <i>Standard Practice for Determination of Weight and Shape Changes of Plastics Under Accelerated Service Conditions</i>
5.	ASTM E 4-79, <i>Standard Methods of Load Verification of Testing Machines</i>	ASTM E 4-03, <i>Standard Practices for Force Verification of Testing Machines</i>
6.	ASTM G 23-81, <i>Standard Practice for Operating Light-Exposure Apparatus (Carbon-Arc Type) With and Without Water for Exposure of Nonmetallic Materials</i>	ASTM G 152-00a <sup>e1</sup> , <i>Standard Practice for Operating Open Flame Carbon Arc Light Apparatus for Exposure of Nonmetallic Materials</i>

(8) For the purposes of section S4.1(e) of TSD 209, the first sentence of the section shall be read without reference to the words "readily accessible to the occupant to permit his easy and rapid removal from the assembly".

(9) Sections S4.1(g) and (m), S4.5(b) and S4.6 of TSD 209 do not apply.

(10) The instructions referred to in section S4.1(l) of TSD 209 shall be provided in the English and French versions of the owner's manual.

(11) The requirements relating to non-locking retractors provided in sections S4.1(l), S4.3(h) and S5.2(h) and (k) of TSD 209 do not apply.

(12) A Type 1 or Type 2 seat belt assembly that includes a load limiter and that does not meet the elongation requirements of sections S4.2(c), S4.4(a)(2) or S4.4(b)(4) or (5) of TSD 209 may be installed only at a front outboard seating position that is equipped with a frontal air bag.

(13) This section expires on January 1, 2010.

**15. The portion of subsection 210(5) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(5) In the case of each non-adjustable seat belt anchorage for the upper end of an upper torso restraint, the intersection of the

Document de normes techniques n° 209

(7) Tout renvoi dans le DNT 209 à une norme publiée par l'ASTM ou l'AATCC qui figure à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe peut être interprété comme un renvoi à la norme indiquée en regard de cette norme à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1	Colonne 2
1.	Méthode d'essai 30-1981 de l'AATCC, <i>Fungicides Evaluation on Textiles: Mildew and Rot Resistance of Textiles</i>	Méthode d'essai 30-1999 de l'AATCC, <i>Antifungal Activity, Assessment on Textile Materials: Mildew and Rot Resistance of Textile Materials</i>
2.	Norme B 117-73 de l'ASTM, <i>Standard Method of Salt Spray (Fog) Testing</i>	Norme B 117-03 de l'ASTM, <i>Standard Practice for Operating Salt Spray (Fog) Apparatus</i>
3.	Norme B 456-79 de l'ASTM, <i>Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium</i>	Norme B 456-03 de l'ASTM, <i>Standard Specification for Electrodeposited Coatings of Copper Plus Nickel Plus Chromium and Nickel Plus Chromium</i>
4.	Norme D 756-78 de l'ASTM, <i>Standard Practice for Determination of Weight and Shape Changes of Plastics Under Accelerated Service Conditions</i>	Norme D 756-93 de l'ASTM, <i>Standard Practice for Determination of Weight and Shape Changes of Plastics Under Accelerated Service Conditions</i>
5.	Norme E 4-79 de l'ASTM, <i>Standard Methods of Load Verification of Testing Machines</i>	Norme E 4-03 de l'ASTM, <i>Standard Practices for Force Verification of Testing Machines</i>
6.	Norme G 23-81 de l'ASTM, <i>Standard Practice for Operating Light-Exposure Apparatus (Carbon-Arc Type) With and Without Water for Exposure of Nonmetallic Materials</i>	Norme G 152-00a <sup>e1</sup> de l'ASTM, <i>Standard Practice for Operating Open Flame Carbon Arc Light Apparatus for Exposure of Nonmetallic Materials</i>

(8) Pour l'application de la disposition S4.1(e) du DNT 209, il est fait abstraction de la mention « facilement accessibles à l'occupant afin qu'il puisse se libérer facilement et rapidement de la ceinture » dans la première phrase de la disposition.

(9) Les dispositions S4.1(g) et m), S4.5(b) et S4.6 du DNT 209 ne s'appliquent pas.

(10) Les instructions visées à la disposition S4.1(l) du DNT 209 doivent figurer dans les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur.

(11) Les exigences relatives au rétracteur sans blocage qui sont prévues aux dispositions S4.1(l), S4.3(h), S5.2(h) et k) du DNT 209 ne s'appliquent pas.

(12) La ceinture de sécurité de type 1 ou de type 2 qui comporte un limiteur de charge et n'est pas conforme aux exigences en matière d'allongement qui sont prévues aux dispositions S4.2(c), S4.4(a)(2) ou S4.4(b)(4) ou (5) du DNT 209 ne peut être installée qu'à une place assise désignée extérieure avant qui est munie d'un sac gonflable frontal.

(13) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**15. Le passage du paragraphe 210(5) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(5) Dans le cas où l'ancrage de ceinture de sécurité de l'extrémité supérieure d'une ceinture-baudrier n'est pas réglable,

longitudinal centreline of the bolt hole and the surface of the mounting structure or, in designs using another means of attachment to the vehicle structure, the centroid of the means shall be located within the range indicated in section 6.1 of SAE Recommended Practice J383, *Motor Vehicle Seat Belt Anchorages — Design Recommendations* (June 1995), with reference to an H-point template described in section 4.1 of SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995), where

**16. The portion of subsection 210.1(5) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(5) Subject to subsections (6) and (7), the portion of each user-ready tether anchorage that is designed to bind with a tether strap hook shall be located within the shaded zone, as shown in Figures 3 to 7, of the designated seating position for which it is installed, with reference to the H-point of a template described in section 4.1 of SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995), if

**17. Subsections 213.4(12) and (13) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

(12) The webbing of belts that are provided with a built-in child restraint system and used to restrain a child within the system shall

(a) after being subjected to abrasion as specified in section S5.3(c) of TSD 209 have a breaking strength of not less than 75 per cent of the strength of the unabrased webbing;

(b) meet the requirements of sections S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(4) to (7) of Schedule IV to these Regulations; and

(c) if contactable by the torso of the anthropometric test device when the system is tested dynamically, have a width of not less than 38 mm (1½ inches) when measured as specified in section S5.1(a) of TSD 209.

(13) Every belt buckle and item of belt adjustment hardware used in a built-in child restraint system shall conform to the requirements of sections S4.3(a)(1) and (2) and S4.3(b) and (g) of TSD 209.

**18. The portion of paragraph 214(4)(c) of Schedule IV to the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(c) the side doors of a vehicle where, with an H-point template described in section 4.1 of SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995) positioned in any seat, the seat adjusted to any position and the seat back placed in accordance with subsection (6),

**19. Section 302 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

*Flammability of Interior Materials*

**302.** (1) The interior materials of every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, truck and bus shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 302, Flammability of Interior Materials*, as amended from time to time.

(2) This section expires on January 1, 2010.

l'intersection de l'axe longitudinal du trou de boulon de l'ancrage et de la surface de la structure de fixation ou, dans le cas d'un modèle d'ancrage utilisant un autre dispositif de fixation à la structure du véhicule, le centroïde du dispositif doit être situé dans les limites indiquées à l'article 6.1 de la pratique recommandée J383 de la SAE intitulée *Motor Vehicle Seat Belt Anchorages — Design Recommendations* (juin 1995) par rapport au gabarit point H décrit à l'article 4.1 de la norme J826 de la SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995) dont :

**16. Le passage du paragraphe 210.1(5) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(5) Sous réserve des paragraphes (6) et (7), la partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache doit être située dans les limites de la zone ombrée, tel qu'il est indiqué aux figures 3 à 7, de la place assise désignée pour laquelle elle est installée, par rapport au point H du gabarit décrit à l'article 4.1 de la norme J826 de la SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995) :

**17. Les paragraphes 213.4(12) et (13) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(12) Les sangles des ceintures fournies avec l'ensemble intégré de retenue d'enfant et utilisées pour retenir l'enfant dans l'ensemble doivent :

a) avoir une résistance à la rupture égale à au moins 75 pour cent de leur résistance initiale après avoir subi l'essai d'abrasion visé à la disposition S5.3c) du DNT 209;

b) satisfaire aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(4) à (7) de l'annexe IV du présent règlement;

c) avoir une largeur d'au moins 38 mm (1½ pouce), mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse du dispositif anthropomorphe d'essai peut toucher ces sangles au cours d'un essai dynamique de l'ensemble.

(13) Toute attache de ceinture et tout élément de pièce métallique de réglage de ceinture utilisés dans un ensemble intégré de retenue d'enfant doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(1) et (2) et S4.3b) et g) du DNT 209.

**18. Le passage de l'alinéa 214(4)c) de l'annexe IV du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

c) les portes latérales d'un véhicule lorsque, dans le cas où le gabarit point H décrit à l'article 4.1 de la norme J826 de la SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995) est installé dans un siège, le siège est réglé à n'importe quelle position et le dossier de celui-ci est réglé conformément au paragraphe (6), l'une des conditions suivantes se réalise :

**19. L'article 302 de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Inflammabilité des matériaux intérieurs*

**302.** (1) Les matériaux intérieurs de tout véhicule de tourisme à usages multiples, voiture de tourisme, véhicule à trois roues, camion et autobus doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 302 — Inflammabilité des matériaux intérieurs*, avec ses modifications successives.

(2) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**20. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 305:**

*Interior Trunk Release*

**401.** (1) Every passenger car and three-wheeled vehicle shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 401, Interior Trunk Release*, for passenger cars, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 401).

(2) Despite subsection (1), this section does not apply to vehicles equipped with a back door, as defined in section S3 of TSD 401.

(3) This section expires on January 1, 2010.

**21. Paragraph 505(4)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(b) a 50th percentile adult male anthropomorphic test device or an equivalent mass is located at every front outboard designated seating position but, if an equivalent mass is used, its centre of mass shall coincide, within 12 mm in the vertical dimension and 12 mm in the horizontal dimension, with a point 6 mm below the position of the H-point as determined by using the equipment and procedures specified in SAE Standard J826, *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (July 1995), except that the length of the lower leg and thigh segments of the H-point machine shall be adjusted to 414 mm and 401 mm, respectively, instead of the 50th percentile values specified in Table 1 of that standard; and

**22. The Regulations are amended by replacing the expression “Motor Vehicle Test Methods, Section 213.4, “Built-in Child Restraint System and Built-in Booster Cushion” (October 15, 1993)” with the expression “Test Method 213.4 – Built-In Child Restraint Systems and Built-In Booster Cushions (January 2005)” wherever it occurs in the following provisions:**

- (a) subsection 213.4(1) of Schedule IV;
- (b) the portion of subsection 213.4(14) of Schedule IV before paragraph (a);
- (c) paragraph 213.4(15)(b) of Schedule IV; and
- (d) the portion of subsection 213.4(16) of Schedule IV before paragraph (a).

**23. The French version of the Regulations is amended by replacing the expressions “compteur de vitesse” and “compteurs de vitesse” with the expression “indicateur de vitesse” and “indicateurs de vitesse”, respectively, wherever they occur in the following provisions:**

- (a) paragraph 101(2)(r) of Schedule IV;
- (b) paragraph 101(9)(k) of Schedule IV;
- (c) subsection 101(17) of Schedule IV; and
- (d) Table II to subsection 101(20) of Schedule IV under the heading “Affichage”.

**24. The French version of the Regulations is amended by replacing the expression “liquide de frein” with the expression “liquide pour frein” wherever it occurs in the following provisions:**

- (a) paragraph 101(2)(n) of Schedule IV; and
- (b) paragraph 101(9.1)(c) of Schedule IV.

**20. L’annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 305, de ce qui suit :**

*Déverrouillage interne du coffre*

**401.** (1) Les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues doivent être conformes aux exigences applicables aux voitures de tourisme du *Document de normes techniques n° 401 — Déverrouillage interne du coffre*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 401 ».

(2) Malgré le paragraphe (1), le présent article ne s’applique pas aux véhicules munis d’une porte arrière au sens de la disposition S3 du DNT 401.

(3) Le présent article cesse d’avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

**21. L’alinéa 505(4)(b) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) un dispositif anthropomorphe d’essai représentant le 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin ou une masse équivalente est situé à chaque place assise désignée extérieure avant; toutefois, si une masse équivalente est utilisée, le centre de cette masse doit coïncider, à 12 mm ou moins, tant à la verticale qu’à l’horizontale, avec un point se trouvant 6 mm sous le point H déterminé à l’aide du matériel et selon la marche à suivre prévus dans la norme J826 de la SAE intitulée *Devices for Use in Defining and Measuring Vehicle Seating Accommodation* (juillet 1995), sauf que la longueur de la jambe inférieure et celle de la cuisse de la machine point H doivent être réglées à 414 mm et à 401 mm, respectivement, plutôt que selon les valeurs qui figurent sous la rubrique « 50th percentile » du tableau 1 de cette norme;

**22. Dans les passages suivants du même règlement, « l’article 213.4 des Méthodes d’essai de sécurité des véhicules automobiles, intitulé « Ensembles intégrés de retenue d’enfant et coussins d’appoint intégrés », en date du 15 octobre 1993 » est remplacé par « la Méthode d’essai 213.4 — Ensembles intégrés de retenue d’enfant et coussins d’appoint intégrés (janvier 2005) » :**

- a) le paragraphe 213.4(1) de l’annexe IV;
- b) le passage du paragraphe 213.4(14) de l’annexe IV précédant l’alinéa a);
- c) l’alinéa 213.4(15)(b) de l’annexe IV;
- d) le passage du paragraphe 213.4(16) de l’annexe IV précédant l’alinéa a).

**23. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « compteur de vitesse » et « compteurs de vitesse » sont respectivement remplacés par « indicateur de vitesse » et « indicateurs de vitesse » :**

- a) l’alinéa 101(2)(r) de l’annexe IV;
- b) l’alinéa 101(9)(k) de l’annexe IV;
- c) le paragraphe 101(17) de l’annexe IV;
- d) le tableau II du paragraphe 101(20) de l’annexe IV sous la rubrique « Affichage ».

**24. Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « liquide de frein » est remplacé par « liquide pour frein » :**

- a) l’alinéa 101(2)(n) de l’annexe IV;
- b) l’alinéa 101(9.1)(c) de l’annexe IV.

*Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions  
Safety Regulations*

**25. Subsection 1(1) of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*<sup>2</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“TSD 209” means *Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies*, referred to in subsection 209(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. (DNT 209)

**26. Subsection 9(1) of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:**

9. (1) Every belt buckle and piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and piece of adjustment hardware used in a child restraint system must conform to the requirements of sections S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

**27. Section 10 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:**

10. The webbing of belts provided with a child restraint system and used to secure the system to a vehicle or to restrain a child within the system must

- (a) after being subjected to abrasion as specified in section S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of not less than 75 per cent of the strength of the unabraded webbing;
- (b) meet the requirements of sections S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(4) to (7) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and
- (c) if contactable by the torso of an anthropomorphic test device when the system is tested dynamically, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in section S5.1(a) of TSD 209.

**28. Subsection 7(2.1) of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

(2.1) Every belt buckle and piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and piece of adjustment hardware used in an infant restraint system must conform to the requirements of sections S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

**29. Section 8 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

8. The webbing of belts and any tether strap that are provided with an infant restraint system and are used to secure the system to the vehicle or to restrain an infant within the system must

- (a) after being subjected to abrasion as specified in section S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of not less than 75 per cent of the strength of the unabraded webbing;
- (b) meet the requirements of sections S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(4) to (7) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and
- (c) if contactable by the torso of an anthropomorphic test device when the system is tested dynamically, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in section S5.1(a) of TSD 209.

**30. Subsections 2.1(2) and (3) of Schedule 5 to the Regulations are replaced by the following:**

(2) Every tether strap attachment and piece of adjustment hardware used in a booster cushion must conform to the requirements of sections S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

*Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des  
coussins d'appoint (véhicules automobiles)*

**25. Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*<sup>2</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« DNT 209 » *Document de normes techniques n° 209 — Ceintures de sécurité*, visé au paragraphe 209(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. (TSD 209)

**26. Le paragraphe 9(1) de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

9. (1) Toute attache de ceinture et ses pièces de réglage ainsi que tout accessoire de fixation de courroie d'attache et ses pièces de réglage utilisés dans un ensemble de retenue pour enfant doivent satisfaire aux exigences des dispositions S4.3a(2) et b) du DNT 209.

**27. L'article 10 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

10. Les sangles des ceintures qui sont fournies avec l'ensemble de retenue pour enfant et qui sont utilisées pour assujettir l'ensemble au véhicule ou retenir l'enfant dans l'ensemble doivent :

- a) avoir une résistance à la rupture égale à au moins 75 pour cent de leur résistance initiale, après avoir subi l'essai d'abrasion visé à la disposition S5.3c) du DNT 209;
- b) satisfaire aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(4) à (7) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
- c) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse du dispositif anthropomorphe d'essai peut toucher ces sangles au cours de l'essai dynamique de l'ensemble.

**28. Le paragraphe 7(2.1) de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2.1) Toute attache de ceinture et ses pièces de réglage ainsi que tout accessoire de fixation de courroie d'attache et ses pièces de réglage qui sont utilisés dans un ensemble de retenue pour bébé doivent satisfaire aux exigences des dispositions S4.3a(2) et b) du DNT 209.

**29. L'article 8 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8. Les sangles des ceintures et toute courroie d'attache qui sont fournies avec l'ensemble de retenue pour bébé et qui sont utilisées pour assujettir l'ensemble au véhicule ou retenir le bébé dans l'ensemble doivent :

- a) avoir une résistance à la rupture égale à au moins 75 pour cent de leur résistance initiale après avoir subi l'essai d'abrasion visé à la disposition S5.3c) du DNT 209;
- b) satisfaire aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(4) à (7) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
- c) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse du dispositif anthropomorphe d'essai peut toucher ces sangles au cours de l'essai dynamique de l'ensemble.

**30. Les paragraphes 2.1(2) et (3) de l'annexe 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Tout accessoire de fixation de courroie d'attache et ses pièces de réglage qui sont utilisés dans un coussin d'appoint doivent satisfaire aux exigences des dispositions S4.3a(2) et b) du DNT 209.

<sup>2</sup> SOR/98-159

<sup>2</sup> DORS/98-159



(3) Every tether strap that is provided with a booster cushion to secure it to the vehicle must

- (a) after being subjected to abrasion as specified in section S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of not less than 75 per cent of the strength of the unabraded webbing; and
- (b) meet the requirements of sections S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(4) to (7) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

**31. Section 1 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:**

1. In this Schedule, “Test Method 213.3” means *Test Method 213.3 — Restraint Systems for Disabled Persons* (January 2005).

**32. Subsection 7(2) of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:**

(2) Every belt buckle and all the belt adjustment hardware used in a restraint system for infants with special needs must conform to the requirements of sections S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

**33. Section 8 of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:**

8. The webbing of belts provided with a restraint system for infants with special needs and used to secure the system to the vehicle or to restrain the infant within the system must

- (a) after being subjected to abrasion as specified in section S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of not less than 75 per cent of the strength of the unabraded webbing;
- (b) meet the requirements of sections S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(4) to (7) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and
- (c) if contactable by the torso of an anthropomorphic test device when the system is tested dynamically, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in section S5.1(a) of TSD 209.

*Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*

**34. Section 2 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*<sup>3</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“boat trailer” means a trailer that is designed to transport a boat and has cradle-type mountings that permit the launching of the boat from the rear of the trailer; (*remorque pour embarcation*)

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

(3) Toute courroie d'attache fournie avec le coussin d'appoint pour assujettir le coussin d'appoint au véhicule doit :

- a) avoir une résistance à la rupture égale à au moins 75 pour cent de sa résistance initiale, après avoir subi l'essai d'abrasion visé à la disposition S5.3c) du DNT 209;
- b) satisfaire aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(4) à (7) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

**31. L'article 1 de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

1. Dans la présente annexe, « Méthode d'essai 213.3 » s'entend de la *Méthode d'essai 213.3 — Ensembles de retenue pour personne handicapée*, dans sa version de janvier 2005.

**32. Le paragraphe 7(2) de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Toute attache de ceinture et toute pièce de réglage de ceinture utilisée dans un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit satisfaire aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.

**33. L'article 8 de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8. Les sangles des ceintures fournies avec l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux et qui sont utilisées pour assujettir l'ensemble au véhicule ou retenir le bébé dans l'ensemble doivent :

- a) avoir une résistance à la rupture égale à au moins 75 pour cent de leur résistance initiale après avoir subi l'essai d'abrasion visé à la disposition S5.3c) du DNT 209;
- b) satisfaire aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(4) à (7) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
- c) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse du dispositif anthropomorphe d'essai peut toucher ces sangles au cours de l'essai dynamique de l'ensemble.

*Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*

**34. L'article 2 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*<sup>3</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« remorque pour embarcation » Remorque conçue pour transporter une embarcation et munie d'un échafaudage genre berceau permettant le lancement de l'embarcation par l'arrière. (*boat trailer*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

**35. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.**

[40-1-o]

<sup>3</sup> SOR/95-148

<sup>3</sup> DORS/95-148

## INDEX

Vol. 139, No. 40 — October 1, 2005

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Border Services Agency**

## Special Import Measures Act

- Grain corn from the United States of America —  
Decision ..... 3204

**Canadian International Trade Tribunal**

- Carbon steel welded pipe — Expiry of order ..... 3207  
Electrical and electronics — Inquiry ..... 3209  
Grain corn — Commencement of preliminary injury  
inquiry ..... 3205  
Quality control, testing, inspection and technical  
representative services — Inquiry ..... 3210  
Transportation, travel and relocation services —  
Inquiry ..... 3210  
Waterproof footwear and bottoms — Change of date of  
public hearing ..... 3205

**Canadian Radio-television and Telecommunications  
Commission**

- \*Addresses of CRTC offices — Interventions ..... 3211

## Decisions

- 2005-469 and 2005-470 ..... 3211

## Public hearings

- 2005-7-3 ..... 3212

- 2005-8-1 ..... 3212

## Public notices

- 2005-91 — Distribution of The Military Channel — Call  
for comments ..... 3213  
2005-92 ..... 3213

**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

- Notice with respect to the Guidelines for the Reduction  
of Ethylene Oxide Releases from Sterilization  
Applications ..... 3190

**Industry, Dept. of**

- Appointments ..... 3193

## Canada Corporations Act

- Application for surrender of charter ..... 3194

- Letters patent ..... 3194

- Supplementary letters patent ..... 3197

- Supplementary letters patent — Name change ..... 3197

## Radiocommunication Act

- SMSE-011-05 — New issue of Radio Standards  
Specification 132 (RSS-132) ..... 3198

## Trade-marks Act

- Geographical indications ..... 3199

**MISCELLANEOUS NOTICES**

- Arise and Walk Ministries, relocation of head office ..... 3215

- Association pour le développement participé (A.D.E.P.),  
relocation of head office ..... 3215

## Bank of America, National Association,

- Successor-by-Merger to Fleet National  
Bank and Wells Fargo Bank Northwest,  
National Association, documents deposited ..... 3215

- Benoit, Denis, aquaculture site MS-0511 in Tabusintac  
Bay, N.B. .... 3216

**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**

- Boulay, Edwin, aquaculture site in Gaspé Harbour, Que. .... 3217

- Canadian Association of Transplantation, relocation of  
head office ..... 3215

- Claude Resources Inc., bridge over a channel of Munro  
Lake, Sask. .... 3216

- Edkins, Tracy Alan, aquaculture facility at Okeover Inlet,  
B.C. .... 3221

- Encana Corporation, bridge over Delkpay Creek, B.C. .... 3218

- Encana Corporation, bridge over Dilly Creek, B.C. .... 3218

- Encana Corporation, bridge over Yesshadle Creek, B.C. .... 3219

- First Union Rail Corporation, documents deposited ..... 3219

- Fisheries and Oceans, Department of, several works in  
Lords Cove Harbour, N.B. .... 3217

- Lake of the Woods District Property Owners Association  
Inc., relocation of head office ..... 3220

- Lesser Slave River No. 124, Municipal District of,  
replacement of a bridge over the Pembina River, Alta. .... 3221

- Missing Link Snowmobile Club, snowmobile bridge over  
Deux Rivières Creek, Ont. .... 3220

- Robichaud, Jean-Guy and Claudette, shellfish aquaculture  
lease for off-bottom and suspended culture in Neguac  
Bay, N.B. .... 3219

- Wishart, John, and Robbie Wishart, suspended oyster  
culture in Tabusintac Bay, N.B. .... 3220

**PARLIAMENT****House of Commons**

- \*Filing applications for private bills (1st Session,  
38th Parliament) ..... 3203

**Privy Council Office**

## Proclamation

- Appointment of a new Governor General (*Published as  
Extra Vol. 139, No. 8, on Tuesday, September 27,  
2005*) ..... 3203

**PROPOSED REGULATIONS****Fisheries and Oceans, Dept. of**

## Fishing and Recreational Harbours Act

- Regulations Amending the Fishing and Recreational  
Harbours Regulations ..... 3224

**Health, Dept. of**

## Hazardous Products Act

- Regulations Amending the Hazardous Products (Glazed  
Ceramics and Glassware) Regulations ..... 3229

**Public Service Commission**

## Public Service Employment Act

- Candidacy Regulations ..... 3236

- Investigation of Allegations of Improper Political  
Activities Regulations ..... 3241

**Transport, Dept. of**

## Canada Shipping Act

- Regulations Amending the Competency of Operators of  
Pleasure Craft Regulations ..... 3246

## Motor Vehicle Safety Act

- Regulations Amending the Motor Vehicle Safety  
Regulations (Introduction of Technical Standards  
Documents Nos. 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302  
and 401), the Motor Vehicle Restraint Systems and  
Booster Cushions Safety Regulations and the Motor  
Vehicle Tire Safety Regulations, 1995 ..... 3256

**INDEX**Vol. 139, n° 40 — Le 1<sup>er</sup> octobre 2005

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

Arise and Walk Ministries, changement de lieu du siège social .....	3215
Association Canadienne de Transplantation, changement de lieu du siège social .....	3215
Association pour le développement participé (A.D.E.P.), changement de lieu du siège social .....	3215
Bank of America, National Association, Successor-by-Merger to Fleet National Bank et Wells Fargo Bank Northwest, National Association, dépôt de documents .....	3215
Benoit, Denis, site aquacole MS-0511 dans la baie de Tabusintac (N.-B.) .....	3216
Boulay, Edwin, site aquacole dans le havre de Gaspé (Qué.) .....	3217
Claude Resources Inc., pont au-dessus d'un chenal tributaire du lac Munro (Sask.) .....	3216
Edkins, Tracy Alan, installation d'aquaculture dans l'anse Okeover (C.-B.) .....	3221
Encana Corporation, pont au-dessus du ruisseau Delkpay (C.-B.) .....	3218
Encana Corporation, pont au-dessus du ruisseau Dilly (C.-B.) .....	3218
Encana Corporation, pont au-dessus du ruisseau Yesshadle (C.-B.) .....	3219
First Union Rail Corporation, dépôt de documents .....	3219
Lake of the Woods District Property Owners Association Inc., changement de lieu du siège social .....	3220
Lesser Slave River No. 124, Municipal District of, remplacement d'un pont au-dessus de la rivière Pembina (Alb.) .....	3221
Missing Link Snowmobile Club, pont pour motoneiges au-dessus du ruisseau Deux Rivières (Ont.) .....	3220
Pêches et des Océans, ministère des, plusieurs travaux dans le havre de Lords Cove (N.-B.) .....	3217
Robichaud, Jean-Guy et Claudette, site aquacole pour la culture de mollusques en surélévation et en suspension dans la baie de Neguac (N.-B.) .....	3219
Wishart, John, et Robbie Wishart, ostréiculture en suspension dans la baie de Tabusintac (N.-B.) .....	3220

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis concernant les Lignes directrices pour la réduction des rejets d'oxyde d'éthylène provenant de la stérilisation .....	3190
---	------

**Industrie, min. de l'**

Nominations .....	3193
Loi sur la radiocommunication SMSE-011-05 — Nouvelle édition du Cahier des charges sur les normes radioélectriques 132 (CNR-132) .....	3198
Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte .....	3194
Lettres patentes .....	3194
Lettres patentes supplémentaires .....	3197
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom .....	3197
Loi sur les marques de commerce	
Indications géographiques .....	3199

**COMMISSIONS****Agence des services frontaliers du Canada**

Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Maïs-grain des États-Unis d'Amérique — Décision .....	3204

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions .....	3211
Audiences publiques	
2005-7-3 .....	3212
2005-8-1 .....	3212

**Avis publics**

2005-91 — Distribution de The Military Channel — Appel d'observations .....	3213
2005-92 .....	3213

**Décisions**

2005-469 et 2005-470 .....	3211
----------------------------	------

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Chaussures et semelles extérieures étanches — Changement de la date de l'audience publique .....	3205
Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques — Enquête .....	3210
Maïs-grain — Ouverture d'enquête préliminaire de dommage .....	3205
Produits électriques et électroniques — Enquête .....	3209
Services de transport, de voyage et de déménagement — Enquête .....	3210
Tubes soudés en acier au carbone — Expiration de l'ordonnance .....	3207

**PARLEMENT****Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 <sup>re</sup> session, 38 <sup>e</sup> législature) .....	3203
---	------

**Conseil privé, bureau du**

Proclamation	
Nomination d'une nouvelle gouverneure générale ( <i>publié dans l'édition spéciale vol. 139, n° 8, le mardi 27 septembre 2005</i> ) .....	3203

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Règlement concernant les candidatures .....	3236
Règlement concernant les enquêtes sur les allégations d'activités politiques irrégulières .....	3241

**Pêches et des Océans, min. des**

Loi sur les ports de pêche et de plaisance	
Règlement modifiant le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance .....	3224

**Santé, min. de la**

Loi sur les produits dangereux	
Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (produits céramiques émaillés et produits de verre) .....	3229

**Transports, min. des**

Loi sur la marine marchande du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance .....	3246
Loi sur la sécurité automobile	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (introduction des documents de normes techniques n <sup>os</sup> 106, 116, 118, 123, 124, 209, 302 et 401), le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile .....	3256



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5