

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 18, 1999

OTTAWA, LE SAMEDI 18 SEPTEMBRE 1999

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 6, 1999, 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: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 6 janvier 1999 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 : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

<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) 991-1351 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

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^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 991-1351 (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

No. 38 — September 18, 1999

Government House*	2686
(orders, decorations and medals)	
Government Notices*	2687
Appointments	2689
Parliament	
House of Commons	2698
Commissions*	2699
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	2715
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
Proposed Regulations*	2723
(including amendments to existing regulations)	
Index	2779

TABLE DES MATIÈRES

N^o 38 — Le 18 septembre 1999

Résidence du Gouverneur général*	2686
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du Gouvernement*	2687
Nominations	2689
Parlement	
Chambre des communes	2698
Commissions*	2699
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	2715
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	2723
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2780

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT HOUSE**AWARDS TO CANADIANS**

The Chancellery has announced that the Canadian Government has approved the following awards to Canadians:

From the Government of France
Knight of the Order of the Legion of Honour
to Mrs. Anne Hébert, C.C.

From the Government of Germany
Commander's Cross of the Order of Merit
to Mrs. Magdalena Quiring
Mr. Peter Quiring
Mr. Horst Schneider
Mr. Karl August Gunther Sickert

Officer's Cross of the Order of Merit
to Mrs. Hazel McCallion

Cross of the Order of Merit
to Mr. Gerhard Karl Dolch
Professor Dieter Roger
Mr. Franz Sieber
Mr. Hans-Martin Ewald Friedrich Steinert
Mr. Albert Adolf Uetz

From the Government of Korea
Order of National Service Merit
to Professor Young Sup Chung

From the Government of Norway
Norwegian Participation Medal
to Mr. Barry B. Humphreys

From the Government of Poland
Knight's Cross of the Polonia Restituta Order
to Mr. Bohdan Stanislaw Trawinski

Knight's Cross of the Order of Merit
to Mr. Wacław Teodor Kwasniewski
Mr. Jerzy Marian Zarzycki

LGEN (Ret'd) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.

Deputy Secretary

[38-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS À DES CANADIENS**

La Chancellerie annonce que le Gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

Du Gouvernement de la France
Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur
à M^{me} Anne Hébert, C.C.

Du Gouvernement de l'Allemagne
la Croix de Commandeur de l'Ordre du Mérite
à M^{me} Magdalena Quiring
M. Peter Quiring
M. Horst Schneider
M. Karl August Gunther Sickert

la Croix d'Officier de l'Ordre du Mérite
à M^{me} Hazel McCallion

la Croix de l'Ordre du Mérite
à M. Gerhard Karl Dolch
au Professeur Dieter Roger
à M. Franz Sieber
M. Hans-Martin Ewald Friedrich Steinert
M. Albert Adolf Uetz

Du Gouvernement de la Corée
l'Ordre du Mérite national du Service
au Professeur Young Sup Chung

Du Gouvernement de la Norvège
la Médaille norvégienne de Participation
à M. Barry B. Humphreys

Du Gouvernement de la Pologne
la Croix de Chevalier de l'Ordre de la « Polonia Restituta »
à M. Bohdan Stanislaw Trawinski

la Croix de Chevalier de l'Ordre du Mérite
à M. Wacław Teodor Kwasniewski
M. Jerzy Marian Zarzycki

Le sous-secrétaire

LGÉN (retraité) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.

[38-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT**

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*, Permit No. 4543-2-03233 is approved.

1. *Permittee*: Fraser River Pile and Dredge Ltd., New Westminster, British Columbia.

2. *Type of Permit*: To dump or load dredged material.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from September 20, 1999, to September 19, 2000.

4. *Loading Site(s)*: Canadian Fishing Company, New Westminster, British Columbia, at approximately 49°10.93' N, 122°56.47' W.

5. *Dump Site(s)*: Sand Heads Disposal Site: 49°06.00' N, 123°19.50' W, at a depth of not less than 70 m (no wood waste).

The following position fixing procedures must be followed to ensure disposal at the designated dump site:

(i) The vessel must call the Vancouver Vessel Traffic Management (VTM) Centre on departure and inform VTM that it is heading for a disposal site;

(ii) Upon arrival at the disposal site and prior to dumping, the vessel must again call VTM to confirm its position. Dumping can proceed if the vessel is on the disposal site. If the vessel is not within the disposal site boundaries, VTM will direct it to the site and advise that dumping can proceed; and

(iii) The vessel must inform VTM when dumping has been completed prior to leaving the disposal site.

6. *Route to Dump Site(s)*: Direct.

7. *Method of Loading and Dumping*: Loading by clamshell dredge and disposal by bottom dump scow or by end dumping.

8. *Rate of Dumping*: As required by normal operations.

9. *Total Quantity to Be Dumped*: Not to exceed 8 000 m³.

10. *Material to Be Dumped*: Dredged material and other material typical of the loading site.

11. *Requirements and Restrictions*: The Permittee must notify the permit issuing office before commencement of the project as to the dates on which the loading or ocean disposal will occur.

The Permittee must ensure that all contractors involved in the loading or dumping activity for which the permit is issued are made aware of any restrictions or conditions identified in the permit and of the possible consequences of any violation of these conditions. A copy of the permit and the letter of transmittal must be carried on all towing vessels and loading platforms or equipment involved in ocean dumping activities.

The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulation (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with that regulation.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-03233 est approuvé conformément aux dispositions de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

1. *Titulaire* : Fraser River Pile and Dredge Ltd., New Westminster (Colombie-Britannique).

2. *Type de permis* : Permis d'immerger ou de charger des matières draguées.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 20 septembre 1999 au 19 septembre 2000.

4. *Lieu(x) de chargement* : Canadian Fishing Company, New Westminster (Colombie-Britannique), à environ 49°10,93' N., 122°56,47' O.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Lieu d'immersion Sand Heads : 49°06,00' N., 123°19,50' O., à une profondeur minimale de 70 m (pas de déchets ligneux).

Pour assurer le déversement de la charge à l'endroit désigné, la position du navire doit être établie en suivant les étapes indiquées ci-après :

(i) Le Centre de gestion du trafic maritime de Vancouver (CGTMV) doit être informé du départ du navire en direction d'un lieu d'immersion;

(ii) Lorsque le navire est arrivé au lieu d'immersion, et avant le déversement de la charge, on doit de nouveau communiquer avec le CGTMV pour confirmer la position du navire. Si celui-ci se trouve bien au lieu prévu d'immersion, l'immersion peut commencer. Dans le cas contraire, le CGTMV l'y dirige et indique quand commencer les opérations;

(iii) Le CGTMV doit être avisé de la fin du déchargement avant le départ du navire du lieu d'immersion.

6. *Parcours à suivre* : Direct.

7. *Mode de chargement et d'immersion* : Dragage à l'aide d'une drague à benne à demi-coquilles et immersion à l'aide d'un chaland à bascule ou à clapets.

8. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 8 000 m³.

10. *Matières à immerger* : Matières draguées et autres matières caractéristiques du lieu de chargement.

11. *Exigences et restrictions* : Avant le début des opérations, le titulaire doit indiquer au bureau émetteur du permis les dates des opérations de chargement ou d'immersion.

Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des restrictions ou des conditions mentionnées dans ledit permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions. Des copies du permis et de la lettre d'envoi doivent se trouver à bord de toutes les plate-formes et tous les bateaux-remorques ou équipement servant aux opérations d'immersion en mer.

Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*.

Contact must be made with the Canadian Coast Guard regarding the issuance of a "Notice to Shipping". The Permittee should contact the District Manager, Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Services, Kapilano 100 Building, Room 1205, 100 Park Royal S, West Vancouver, British Columbia V7T 1A2, (604) 666-8453 (Facsimile).

Any inspector designated pursuant to subsection 99(1) of the *Canadian Environmental Protection Act* shall be permitted to mount an electronic tracking device on any vessel that is engaged in the ocean disposal activities authorized by this permit. The Permittee shall take all reasonable measures to ensure there is no tampering with the tracking device and no interference with its operation. The tracking device shall be removed only by an inspector or by a person with the written consent of an inspector.

The Permittee must submit to the Regional Director, Environmental Protection, within 30 days of the expiry of the permit, a list of all work completed pursuant to the permit, the nature and quantity of material disposed of and the dates on which the activity occurred.

V. E. NIEMELA
*Environmental Protection
Pacific and Yukon Region*

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

CANADA PETROLEUM RESOURCES ACT

Results of 1999 Call for Bids: Beaufort Sea/Mackenzie Delta

The Minister of Indian Affairs and Northern Development hereby gives notice of the bids which have been selected in response to the 1999 Call for bids: Beaufort Sea/Mackenzie Delta. A summary of terms and conditions applicable to the call was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 8, 1999. The call closed on September 9, 1999. Winning bidders having submitted work deposits representing 25 percent of their work proposal bid will be eligible to receive an exploration licence.

This notice is made pursuant to subsection 15(2) of the *Canada Petroleum Resources Act* (CPRA), R.S., 1985, c. 36, 2nd Supplement. In accordance with the requirements set out in the 1999 Call for Bids: Beaufort Sea/Mackenzie Delta, the following bids have been selected:

Parcel No. 1

Work expenditure bid	\$ 35,550,000.00
Work deposit	\$ 8,887,500.00
Issuance fee	\$ 2,000.00
Bidder	Poco Petroleums Ltd. 50 percent and Burlington Resources Inc. 50 percent
Designated representative	Poco Petroleums Ltd.

Parcel No. 2

Work expenditure bid	\$ 42,375,000.00
Work deposit	\$ 10,593,750.00
Issuance fee	\$ 1,750.00
Bidder	Poco Petroleums Ltd. 50 percent and Burlington Resources Inc. 50 percent
Designated representative	Poco Petroleums Ltd.

Le titulaire doit communiquer avec la Garde côtière canadienne au sujet de la délivrance d'un « Avis d'expédition ». On doit communiquer avec le Gestionnaire de district, Garde côtière canadienne, Service du trafic maritime, Édifice Kapilano 100, Pièce 1205, 100 Park Royal Sud, West Vancouver (Colombie-Britannique) V7T 1A2, (604) 666-8453 (télécopieur).

Il est permis à tout inspecteur désigné en vertu du paragraphe 99(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* d'installer un dispositif de surveillance électronique sur tout navire qui participe aux activités de chargement et d'immersion autorisées par le présent permis. Le titulaire doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que ni le dispositif ni son fonctionnement ne soient altérés. Le dispositif ne peut être enlevé qu'avec le consentement écrit de l'inspecteur ou par l'inspecteur lui-même.

Le titulaire doit présenter au directeur régional, Protection de l'environnement, dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis, une liste des travaux achevés conformément au permis, indiquant la nature et la quantité de matières immergées conformément au permis, ainsi que les dates auxquelles l'activité a eu lieu.

*Protection de l'environnement
Région du Pacifique et du Yukon*
V. E. NIEMELA

[38-1-o]

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN

LOI FÉDÉRALE SUR LES HYDROCARBURES

Résultats de l'appel d'offres de 1999 : mer de Beaufort et delta du Mackenzie

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien annonce par le présent avis les soumissions retenues suite à l'appel d'offres de 1999 visant la région de la mer de Beaufort et du delta du Mackenzie. Un résumé des modalités de cet appel d'offres a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 mai 1999. L'appel a clôturé le 9 septembre 1999. Un permis de prospection sera attribué aux soumissionnaires qui ont présenté le dépôt de garantie d'exécution équivalant à 25 p. 100 de l'engagement pécuniaire.

Cet avis est donné conformément au paragraphe 15(2) de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, L.R. (1985), ch. 36, 2^e supplément. En vertu de l'appel d'offres de 1999 visant la région de la mer de Beaufort et du delta du Mackenzie, les soumissions suivantes ont été retenues :

Parcelle n° 1

Engagement pécuniaire	35 550 000,00 \$
Dépôt de garantie d'exécution	8 887 500,00 \$
Frais de délivrance du permis	2 000,00 \$
Soumissionnaire	Poco Petroleums Ltd. 50 p. 100 et Burlington Resources Inc. 50 p. 100
Représentant désigné	Poco Petroleums Ltd.

Parcelle n° 2

Engagement pécuniaire	42 375 000,00 \$
Dépôt de garantie d'exécution	10 593 750,00 \$
Frais de délivrance du permis	1 750,00 \$
Soumissionnaire	Poco Petroleums Ltd. 50 p. 100 et Burlington Resources Inc. 50 p. 100
Représentant désigné	Poco Petroleums Ltd.

Parcel No. 3

Work expenditure bid	\$ 51,848,860.00
Work deposit	\$ 12,962,215.00
Issuance fee	\$ 2,000.00
Bidder	Petro-Canada 60 percent and Anderson Resources Ltd. 40 percent
Designated representative	Petro-Canada

Parcel No. 4

Work expenditure bid	\$ 53,444,900.00
Work deposit	\$ 13,361,225.00
Issuance fee	\$ 1,500.00
Bidder	Petro-Canada 60 percent and Anderson Resources Ltd. 40 percent
Designated representative	Petro-Canada

Parcelle n° 3

Engagement pécuniaire	51 848 860,00 \$
Dépôt de garantie d'exécution	12 962 215,00 \$
Frais de délivrance du permis	2 000,00 \$
Soumissionnaire	Petro-Canada 60 p. 100 et Anderson Resources Ltd. 40 p. 100
Représentant désigné	Petro-Canada

Parcelle n° 4

Engagement pécuniaire	53 444 900,00 \$
Dépôt de garantie d'exécution	13 361 225,00 \$
Frais de délivrance du permis	1 500,00 \$
Soumissionnaire	Petro-Canada 60 p. 100 et Anderson Resources Ltd. 40 p. 100
Représentant désigné	Petro-Canada

Further information may be obtained by contacting the Northern Oil and Gas Directorate, Northern Affairs Program, Department of Indian Affairs and Northern Development, 10 Wellington Street, 6th Floor, Hull, Quebec K1A 0H4, (819) 953-8529.

On peut obtenir de plus amples renseignements en communiquant avec la Direction du pétrole et du gaz du Nord, Programme des Affaires du Nord, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 10, rue Wellington, 6^e étage, Hull (Québec) K1A 0H4, (819) 953-8529.

ROBERT NAULT

Minister

[38-1-o]

Le ministre

ROBERT NAULT

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL****BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Appointments**Nominations**Name and Position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

Parliamentary Secretaries to the/Secrétaires parlementaires auprès du

1999-1549

Adams, Peter

Leader of the Government in the House of Commons/Leader du gouvernement à la
Chambre des communes

Alcock, Reg

President of the Queen's Privy Council for Canada and Minister of Intergovernmental
Affairs/Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Affaires
intergouvernementales

Bakopanos, Eleni

Minister of Justice and Attorney General of Canada/Ministre de la Justice et procureur
général du Canada

Bélanger, Mauril

Minister of Canadian Heritage/Ministre du Patrimoine canadien

Bellemare, Eugène

Minister for International Cooperation/Ministre de la Coopération internationale

Bertrand, Robert

Minister of National Defence/Ministre de la Défense nationale

Brown, Bonnie

Minister of Human Resources Development/Ministre du Développement des ressources
humaines

Byrne, Gerry

Minister of Natural Resources/Ministre des Ressources naturelles

Cannis, John

Minister of Industry/Ministre de l'Industrie

Chamberlain, Brenda K.

Minister of Labour/Ministre du Travail

Charbonneau, Yvon

Minister of Health/Ministre de la Santé

Cullen, Roy

Minister of Finance/Ministre des Finances

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

Dromisky, Stanley, Dr./D^r
Minister of Transport/Ministre des Transports

Easter, Wayne Arnold
Minister of Fisheries and Oceans/Ministre des Pêches et des Océans

Ianno, Tony
President of the Treasury Board/Président du Conseil du Trésor

Iftody, David
Minister of Indian Affairs and Northern Development/Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien

Knutson, Gar
Prime Minister/Premier ministre

Lastewka, Walt
Minister of Industry/Ministre de l'Industrie

Lee, Derek
Leader of the Government in the House of Commons/Leader du gouvernement à la Chambre des communes

Longfield, Judi
Minister of Labour/Ministre du Travail

Maloney, John
Minister of Justice and Attorney General of Canada/Ministre de la Justice et procureur général du Canada

McGuire, Joseph
Minister of Agriculture and Agri-Food/Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

O'Brien, Lawrence
Minister of Fisheries and Oceans/Ministre des Pêches et des Océans

Paradis, Denis
Minister for International Cooperation and Minister of Foreign Affairs/Ministre de la Coopération internationale et ministre des Affaires étrangères

Parrish, Carolyn
Minister of Public Works and Government Services/Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux

Phinney, Beth
Minister of National Revenue/Ministre du Revenu national

Reed, Julian
Minister of Foreign Affairs/Ministre des Affaires étrangères

Saada, Jacques
Solicitor General of Canada/Solliciteur général du Canada

Speller, Robert
Minister for International Trade/Ministre du Commerce international

St. Denis, Brent
Minister of Natural Resources/Ministre des Ressources naturelles

Telegdi, Andrew
Minister of Citizenship and Immigration/Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration

Torsney, Paddy
Minister of the Environment/Ministre de l'Environnement

Valeri, Tony
Minister of Finance/Ministre des Finances

Wood, Bob
Minister of Veterans Affairs/Ministre des Anciens combattants

[38-1-o]

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL****BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Appointments**Nominations**Name and Position/Nom et poste**Order in Council/Décret en conseil*

Beaudry, Marcel
National Capital Commission/Commission de la capitale nationale
Chairperson/Président

1999-1542

<i>Name and Position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
<i>Canada Shipping Act/Loi sur la marine marchande du Canada</i>	1999-1536
Steamship Inspectors/Inspecteurs de navires à vapeur	
Keefe, Brian	
Rodericks, Richard	
Steamship Inspector and Inspector of Ships' Tackle/Inspecteur de l'outillage de chargement des navires	
Quiring, Leah J.	
Colville, David C.	1999-1547
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission/Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Full-time Member and Vice-Chairman/Conseiller à temps plein et vice-président	
Goos, Timothy O.	1999-1482
Treaty — St. Mary and Milk Rivers/Traité — Rivières St. Mary et Milk	
Canadian Accredited Officer/Agent accrédité du Canada	
Hassard, Patricia	1999-1546
Assistant Chief Electoral Officer/Directeur général adjoint des élections	
Morden, The Hon./L'hon. John W.	1999-1521
Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario	
Administrator/Administrateur	
September 16 to October 1, 1999/Du 16 septembre au 1 ^{er} octobre 1999	
Murphy, Calvin Francis, Q.C./c.r.	1999-1548
International Joint Commission/Commission mixte internationale	
Commissioner/Commissaire	
O'Keefe, The Hon./L'hon. John A.	1999-1532
Court Martial Appeal Court of Canada/Cour d'appel de la cour martiale du Canada	
Judge/Juge	
O'Sullivan, Marc L.	1999-1500
Queen's Privy Council for Canada (Orders in Council)/Conseil privé de la Reine pour le Canada (décrets en conseil)	
Assistant Clerk/Greffier adjoint	
Government of Canada/Gouvernement du Canada	1999-1501
Commissioner to Administer Oaths/Commissaire à l'assermentation	

[38-1-o]

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL****BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Senators Called**Sénateurs appelés*

His Excellency the Governor General has been pleased to summon to the Senate of Canada, by letters patent under the Great Seal of Canada, bearing date September 2, 1999:

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de mander au Sénat du Canada, par lettres patentes sous le grand sceau du Canada portant la date du 2 septembre 1999 :

- Christensen, Ione, of Whitehorse, in the Yukon Territory, Member of the Senate and a Senator for the Yukon Territory;
- Finnerty, Isobel, of Burlington, in the Province of Ontario, Member of the Senate and a Senator for the Province of Ontario; and
- Sibbeston, Nick G., of Fort Simpson, in the Northwest Territories, Member of the Senate and a Senator for the Northwest Territories.

- Christensen, Ione, de Whitehorse, dans le Territoire du Yukon, membre du Sénat et sénateur pour le Territoire du Yukon;
- Finnerty, Isobel, de Burlington, dans la province d'Ontario, membre du Sénat et sénateur pour la province d'Ontario;
- Sibbeston, Nick G., de Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest, membre du Sénat et sénateur pour les Territoires du Nord-Ouest.

[38-1-o]

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Application for Surrender of Charter*

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

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
031732-2	ASSOCIATION MONTESSORI INTERNATIONALE (CANADA)	28/05/99
254269-2	CANADIAN DEAF HARD OF HEARING FORUM	23/07/99
221999-9	NATIONAL BASEBALL INSTITUTE - INSTITUT NATIONAL DE BASEBALL	06/08/99
319041-2	WEST COAST BELIEVERS FELLOWSHIP & SCHOOL OF THE BIBLE, INC.	12/07/99

September 7, 1999

MARC LEBLANC

*Director**Incorporation and Disclosure
Services Branch*

For the Minister of Industry

[38-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Demande d'abandon de charte*

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 :

Le 7 septembre 1999

*Le directeur**Direction des services de constitution
et de diffusion d'information*

MARC LEBLANC

Pour le ministre de l'Industrie

[38-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Letters Patent*

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

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

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 Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
364400-6	ANPSS HUMAN RESOURCES AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT CORP. ANPSS - ressources humaines et développement durable inc.	Temiskaming First Nation Reserve (No. 19), Que.	21/09/99
364799-4	Alliance des producteurs francophones du Canada	Région d'Ottawa-Carleton (Ont.)	06/08/99
364216-0	« ASSOCIATION MUSULMANE DAR-AL ARKAM DE MONTRÉAL »	Montréal (Qué.)	16/07/99
363702-6	Association des Producteurs en Multimédia Interactif du Canada -IMPAC Interactive Multimedia Producers Association of Canada - IMPAC	Montréal (Qué.)	30/06/99
363698-9	AUJOURD'HUI L'ESPOIR	Charlesbourg (Qué.)	10/06/99
364209-7	AXELIS CONNEXIONS	Montréal (Qué.)	16/07/99
364356-5	BUDDHIST TZU CHI ACADEMY FOR THE HUMANITIES	Vancouver, B.C.	22/07/99
364251-8	CTAM OF CANADA CHAPTER OF CTAM: CABLE & TELECOMMUNICATIONS ASSOCIATION FOR MARKETING	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	19/07/99
363574-1	CANADIAN ARTHRITIS NETWORK- LE RESEAU CANADIEN DE L'ARTHRITE	Toronto, Ont.	28/06/99
364270-4	CANADIAN ASSOCIATION OF LOCAL GOVERNMENT AUDITORS (CALGA)/ASSOCIATION CANADIENNE DE VERIFICATEURS D'ADMINISTRATIONS LOCALES (ACVAL)	Ottawa, Ont.	20/07/99
364526-5	CANADIAN ASSOCIATION OF PROFESSIONAL SAFEMEN	Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, Ont.	28/07/99
363800-6	CANADIAN ASSOCIATION OF WOUND CARE	Mississauga, Ont.	02/07/99
363765-4	CANADIAN EPILEPSY ALLIANCE ALLIANCE CANADIENNE DE L'ÉPILEPSIE	Toronto, Ont.	30/06/99
363803-1	Canadian Federation of Capoeira - Fédération canadienne de capoeira	Toronto, Ont.	05/07/99
364264-0	CANADIAN HOME HEALTHCARE MANUFACTURERS AND DISTRIBUTORS ASSOCIATION	Toronto, Ont.	19/07/99

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
363653-4	CANADA INSTITUTE OF LINGUISTICS	Greater Vancouver Regional District, B.C.	25/06/99
364610-6	CANADIAN INSTITUTE FOR MARKET INTELLIGENCE - L'INSTITUT CANADIEN D'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE	Coquitlam, B.C.	30/07/99
359836-5	CANADIAN INTERCOLLEGIATE LUMBERJACKING ASSOCIATION	Sainte-Anne-de-Bellevue, Que.	17/03/99
363881-2	CANADA INTERNATIONAL UNITED BUSINESS ASSOCIATION	Vancouver, B.C.	06/07/99
363078-1	CANADIAN GROCERY PRODUCERS COUNCIL- CONSEIL CANADIEN DES FABRICANTS DE PRODUITS D'ÉPICERIE	Toronto, Ont.	17/06/99
364963-6	CANADIAN ROPE SKIPPING FEDERATION INC. - FEDERATION INC. DE SAUTE A LA CORDE DU CANADA	Municipality of the Town of Lakeshore, Ont.	12/08/99
363562-7	CANADIAN SPORTFISHING INDUSTRY ASSOCIATION	Peterborough, Ont.	28/06/99
364959-8	CANADIAN NATIONAL TRAPPERS ALLIANCE	Sault Ste. Marie, Ont.	11/08/99
364730-7	CANRAY PROSPERITY FOUNDATION CORPORATION	Montréal, Que.	03/08/99
364358-1	CHRIST THE FOUNDATION MINISTRIES	Greater Ottawa Area, Ont.	22/07/99
365349-8	CITIZEN'S COALITION FOR HUMAN RIGHTS IN SUDAN	Toronto, Ont.	16/08/99
362740-3	CLEANPRINT CANADA	Concord, Ont.	14/06/99
363987-8	COMITÉ DES CÉLÉBRATIONS DU CANADA AU QUÉBEC/CELEBRATE CANADA COMMITTEE FOR QUEBEC	Communauté urbaine de Montréal (Qué.)	12/07/99
362020-4	CONFLUENCES DIFFUSION	Montréal (Qué.)	20/05/99
362288-6	COPE FOUNDATION	Calgary, Alta.	28/05/99
365506-7	DAAD Alumni Association Association des anciens DAAD	National Capital Region	23/08/99
363476-1	DIVA - WOMEN'S RIGHTS INTERNATIONAL DIVA - DROITS DES FEMMES INTERNATIONALE	Toronto, Ont.	22/06/99
365340-4	Donors Anonymous for Canada Inc. Donateurs Anonymes Pour le Canada, Inc.	Regina, Sask.	17/08/99
364797-8	DREAMSPORTS	Greater Vancouver Regional District, B.C.	04/08/99
364381-6	DUCK BAY HARBOUR AUTHORITY INC.	Duck Bay, Man.	23/07/99
363172-9	"DURLING OVERCOMERS MINISTRIES", INC.	Lennox and Addington County, Ont.	18/06/99
363517-1	ECOVILLAGE NETWORK OF CANADA	Fenelon, Ont.	24/06/99
363801-4	EMBASSY OF HOPE FOUNDATION	Toronto, Ont.	02/07/99
362346-7	FEDERATION OF SHARBOT MISHIGAMA ANISHINABE ALGONQUIN CORPORATION	Amherstview, Ont.	31/05/99
347993-5	FOOD & BEVERAGE TESTING INSTITUTE OF CANADA	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	23/06/99
364521-5	Freedom House Canada Inc.	London, Ont.	28/07/99
362721-7	FROZEN POTATO INSTITUTE OF CANADA	Ottawa, Ont.	11/06/99
362553-2	GTLA CORPORATION	Toronto, Ont.	04/06/99
364904-1	GUIDE DOG USERS OF CANADA/ UTILISATEURS DE CHIENS-GUIDES DU CANADA	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	11/08/99
363150-8	HAMILTON & DISTRICT OLDTIMERS SOCCER LEAGUE	Hamilton, Ont.	21/06/99
364210-1	HARBOUR AUTHORITY OF DARNLEY	Darnley, P.E.I.	16/07/99
364550-9	HARBOUR AUTHORITY OF PORT MEDWAY	Port Medway, N.S.	30/07/99
364384-1	HARBOUR AUTHORITY OF SMITH'S HARBOUR	Smith's Harbour, Nfld.	23/07/99
364383-2	HARBOUR AUTHORITY OF TORBAY	Torbay, Nfld.	23/07/99
364100-7	HARBOUR AUTHORITY OF WINTERTON	Winterton, Nfld.	14/07/99
363079-0	INDEPENDENT REFORMED HUNGARIAN CONGREGATION	Richmond Hill, Ont.	17/06/99
364204-6	INTERNATIONAL CENTRE FOR COMMUNITY DEVELOPMENT AND EDUCATION	Scarborough, Ont.	19/07/99
363708-5	Invest in Kids Corporation	Toronto, Ont.	30/06/99
363122-2	KA-NA-CHI-HIH SPECIALIZED SOLVENT ABUSE TREATMENT CENTRE	Fort William, Indian Reserve, Ont.	17/06/99
364065-5	KEGS FOUNDATION	Toronto, Ont.	14/07/99
364134-1	L'ASSOCIATION KIBUTI INC.	Ottawa (Ont.)	15/07/99
364101-5	LA COUVEUSE	Ottawa (Ont.)	13/07/99
364507-0	LA FONDATION DU BUREAU CANADIEN DES DROITS DE LA PERSONNE THE CANADIAN OFFICE OF HUMAN RIGHTS FOUNDATION	Ottawa (Ont.)	28/07/99
361389-5	LA FONDATION MADELEINE SANAM FOUNDATION	Edmonton (Alb.)	28/04/99
364249-6	LA ROUTE DE L'ESPOIR/THE ROAD TO HOPE	Territoire de la Métropole (Qué.)	20/07/99

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
363471-0	LA SOCIÉTÉ MER ET MONDE	Région métropolitaine de Montréal (Qué.)	23/06/99
362871-0	Le Cercle Sacerdotal de Montréal	Montréal (Qué.)	14/06/99
361837-4	Legal Line	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	14/05/99
364709-9	LOAVES AND FISHES FUND OF OTTAWA-CARLETON	Nepean, Ont.	04/08/99
363896-1	LOUIS KARONIAKTAJEH HALL FOUNDATION	Metropolitan Region of Montréal, Que.	08/07/99
364798-6	MILLENNIUM DREAM FOUNDATION	Greater Vancouver Region, B.C.	04/08/99
362725-0	MiningWatch Canada/Mines Alerte Canada	Ottawa, Ont.	11/06/99
365337-4	MISSION INTERNATIONAL "EL SHADDAI" (MIES)	Montréal (Qué.)	17/08/99
364376-0	Mondial des Jeux et Sports Traditionnels	Montréal (Qué.)	22/07/99
362721-8	MOTOR CARRIER PASSENGER COUNCIL OF CANADA/CONSEIL CANADIEN DU TRANSPORT DE PASSAGERS	Greater Toronto Area, Ont.	17/06/99
364118-0	NHPMC NATURAL HEALTH PRODUCTS MANUFACTURERS OF CANADA/ACFPNS ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE PRODUITS NATURELS DE SANTE	Ottawa, Ont.	14/07/99
362195-2	National Alliance of Respiratory Therapy Regulatory Bodies Alliance Nationale des Organismes de Réglementation de la Thérapie Respiratoire	Montréal, Que.	27/05/99
363944-4	NOVA SCOTIA INTERNATIONAL TATTOO FOUNDATION	Halifax Regional Municipality, N.S.	08/07/99
364714-5	ONTARIO FOREIGN TRAINED TEACHERS ASSOCIATION	Ottawa, Ont.	04/08/99
362446-3	ORGANIZATION FOR THE HEALTHY DEVELOPMENT OF CHILDREN	Toronto, Ont.	02/06/99
364611-4	OTTAWA ALTERNATIVE TRADE CORPORATION	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	30/07/99
364355-7	OTTAWA SPORTS HALL OF FAME INC. TEMPLE DE LA RENOMMÉE DES SPORTS D'OTTAWA INC.	Ottawa, Ont.	22/07/99
364276-3	PJRC HEALTH CORP.	Toronto, Ont.	20/07/99
364135-0	PACE FOUNDATION	Vancouver, B.C.	15/07/99
361933-8	Pardons Canada	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	18/05/99
364218-6	PENGUIN SWIMMING	Edmonton, Alta.	19/07/99
364500-2	PETERBOROUGH CONCERT ASSOCIATION	Peterborough, Ont.	27/07/99
364379-4	PRIVATE FOUNDATIONS ASSOCIATION OF CANADA ASSOCIATION DE FONDATIONS PRIVÉES DU CANADA	Toronto, Ont.	18/08/99
363804-9	Regroupement canadien des enseignants et enseignantes sourds en LSQ	Hull (Qué.)	05/07/99
361543-0	REINING CANADA	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	05/05/99
364032-9	S.E.R.P. CHARITABLE FOUNDATION	Toronto, Ont.	13/07/99
363832-4	ST. MARY'S (LINDSAY) PARISH FOUNDATION	Lindsay, Ont.	06/07/99
363709-3	ST. MICHAEL'S COLLEGE SCHOOL DEVELOPMENT FUND	Regional Municipality of Halton, Ont.	30/07/99
363940-1	SIMCOE COUNTY CONTINUOUS LEARNING FOUNDATION	Springwater, Ont.	08/07/99
364693-9	smartnorthshore.org	Greater Vancouver Regional District, B.C.	29/07/99
364441-3	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (CALGARY)	Calgary, Alta.	26/07/99
364442-1	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (CANADA)	Toronto, Ont.	26/07/99
364446-4	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (MONTREAL)	Montréal, Que.	26/07/99
364444-8	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (TORONTO)	Toronto, Ont.	26/07/99
364445-6	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (VANCOUVER)	Vancouver, B.C.	26/07/99
364440-5	SOCIETY OF TRUST AND ESTATE PRACTITIONERS (WINNIPEG)	Winnipeg, Man.	26/07/99
364453-7	STEWART & MARILYN BLUSSON FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	23/07/99
365406-1	SURVIVING STREP - STRATEGIES FOR LIFE	Oakville, Ont.	18/08/99
362532-0	TALL SHIP MILLENIUM CHALLENGE INC.	Lunenburg, N.S.	04/06/99
364099-0	TALLCREE TRIBAL GOVERNMENT ADULT EDUCATION SOCIETY	Fort Vermilion, Alta.	13/07/99

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date/ Date d'entrée en vigueur
363667-4	THE BRIAN DICKSON FOUNDATION LA FONDATION BRIAN DICKSON	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	29/06/99
364125-2	The Canadian International Self-Help Promotion Group Le Groupe Promotionnel Canado-International D'Entr'Aide	Toronto, Ont.	15/07/99
364348-4	The Canadian Snowmobile Hall of Fame and Museum	Regional Municipality of Sudbury, Ont.	21/07/99
363146-0	THE CANADIAN STAGE FOUNDATION	Toronto, Ont.	21/06/99
364273-9	The Centre for Media Preservation	Kitchener, Ont.	20/07/99
364779-0	THE COLLEGE OF IMMIGRATION PRACTITIONERS OF CANADA LE COLLEGE DE PRATICIEN D'IMMIGRATION DU CANADA	Toronto, Ont.	05/08/99
362649-1	THE EARTH RANGERS FOUNDATION	Town of Caledon, Ont.	10/06/99
364139-2	THE FIRST NATIONS MESSENGER FOUNDATION	Cornwall Island, Akwesasne	15/06/99
363976-2	THE GUELPH COMMUNITY FOUNDATION	Guelph, Ont.	09/07/99
364275-5	THE HAROLD AND MICHAEL GROSS FAMILY FOUNDATION	Toronto, Ont.	20/07/99
349356-3	THE HEDWIG WALCH CHARITABLE FOUNDATION	Toronto, Ont.	19/05/98
362836-1	THE LARRY GROSSMAN FOUNDATION FOR KIDS	Toronto, Ont.	15/06/99
359908-6	THE NATIONAL LOCKSMITH ASSOCIATION OF CANADA	Ottawa, Ont.	17/03/99
364066-3	THE ORTHODOX CHURCH OF CANADA (UKRAINIAN AUTOCEPHALOUS MISSION ARCHEPARCHY)	Kitchener, Ont.	14/07/99
363512-1	THE OTTAWA 67's FOUNDATION	Ottawa-Carleton, Ont.	25/06/99
354203-3	THE QU'RAN & SUNNAH SOCIETY OF CANADA (QSSC)	Regional Municipality of Peel, Ont.	13/07/99
363486-8	THE REHABILITATION CENTRE OTTAWA/ LE CENTRE DE RÉADAPTATION OTTAWA	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	24/06/99
365356-1	THE SECTOR COUNCILS' STEERING COMMITTEE INC.\ (SCSC) LE COMITE D'ORGANISATION DES CONSEILS SECTORIELS (COCS)	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	17/08/99
364410-3	THE UXBRIDGE SUMMER FESTIVAL INC.	Toronto, Ont.	23/07/99
362418-8	THE VOCATERRA SONGFEST FOUNDATION	Calgary, Alta.	07/06/99
363167-2	The World Congress of Youth/ Le Congrès Mondial de la Jeunesse	Montréal, Que.	21/06/99
363777-8	Therapeutic Clowns Canada	Toronto, Ont.	02/07/99
364102-3	TOMORROW'S PEOPLE CANADA	Rosemont, Que.	13/07/99
362741-1	TORONTO ADULT STUDENT ASSOCIATION	Toronto, Ont.	14/06/99
364834-6	TRUE NORTH FOUNDATION	Toronto, Ont.	06/08/99
363769-7	TRUST COMMUNICATIONS MINISTRIES	Barrie, Ont.	02/07/99
364390-5	VANCOUVER YAN XIN QIGONG CULTIVATION CENTER	Great Vancouver Region, B.C.	23/07/99
364035-3	VIA INTÉRIEUR	Carleton (Qué.)	20/08/99
364374-3	VIA SALZBURG	Toronto, Ont.	23/07/99
362108-1	WOCO FOUNDATION	London, Ont.	25/05/99
364094-9	YOUNG MUSLIMS CORPORATION	Oakville, Ont.	14/07/99

September 7, 1999

Le 7 septembre 1999

MARC LEBLANC
Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch

For the Minister of Industry

[38-1-o]

*Le directeur
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information*

MARC LEBLANC

Pour le ministre de l'Industrie

[38-1-o]

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:

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 :

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
347212-1	Canadian Friends of the Center for Jewish History of New York/ Les Amis Canadiens du Centre d'Histoire Juive de New York	12/07/99
339600-2	CANADIAN FRIENDS OF SANZ INSTITUTIONS	29/07/99
202850-6	CANADIAN SOCIETY OF INFORMATION THEORY/ SOCIÉTÉ CANADIENNE DE THÉORIE DE L'INFORMATION	12/07/99
163284-1	Canadian Spinal Research Organization	27/05/99
246957-0	COPYRIGHT COLLECTIVE OF CANADA - SOCIÉTÉ DE PERCEPTION DE DROIT D'AUTEUR DU CANADA	20/07/99

September 7, 1999

Le 7 septembre 1999

MARC LEBLANC
Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
 For the Minister of Industry
 [38-1-o]

Le directeur
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
 MARC LEBLANC
 Pour le ministre de l'Industrie
 [38-1-o]

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

CANADA CORPORATIONS ACT

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Supplementary Letters Patent — Name Change**Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary 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 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.
034639-0	CANADIAN FEED INDUSTRY ASSOCIATION - ASSOCIATION CANADIENNE DES INDUSTRIES DE L'ALIMENTATION ANIMALE	Animal Nutrition Association of Canada/ Association de nutrition animale du Canada	19/07/99
165953-7	CANADIAN LABOUR MARKET AND PRODUCTIVITY CENTRE	CANADIAN LABOUR AND BUSINESS CENTRE/ CENTRE SYNDICAL ET PATRONAL DU CANADA	12/07/99
034975-5	CANADIAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION ASSOCIATION DES PSYCHIATRES DU CANADA	FOUNDATION OF THE CANADIAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION/LA FONDATION DE L'ASSOCIATION DES PSYCHIATRES DU CANADA	24/06/99
307938-4	FONDATION SCOLAIRE CHOMEDEY DE LAVAL	FONDATION SCOLAIRE DE LAVAL	28/07/99
351117-1	HELP HELP A CHILD	MEXICAN MEDICAL MINISTRIES	08/07/99
085039-0	OFFICE DE LA DISTRIBUTION CERTIFIÉE ODC INC.	OFFICE DE LA DISTRIBUTION CERTIFIÉE ODC INC./ ODC CERTIFIED DISTRIBUTION INC.	18/06/99
043913-4	MAISON DE LA VISITATION	APAJO	15/06/99
148461-3	ROYAL VICTORIA HOSPITAL KIDNEY FUND / FONDS DU REIN DE L'HOPITAL ROYAL VICTORIA	ROYAL VICTORIA KIDNEY FUND OF THE MCGILL UNIVERSITY HEALTH CENTRE/ FONDS DU REIN ROYAL VICTORIA DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL	22/06/99
245507-2	THE HOUSE OF BLESSINGS INC.- LA MAISON DES BIENFAITS INC.	The House of Blessing International Inc. - La Maison des bienfaits internationale inc.	15/07/99

September 7, 1999

Le 7 septembre 1999

MARC LEBLANC
Director
Incorporation and Disclosure
Services Branch
 For the Minister of Industry
 [38-1-o]

Le directeur
Direction des services de constitution
et de diffusion d'information
 MARC LEBLANC
 Pour le ministre de l'Industrie
 [38-1-o]

DEPARTMENT OF NATIONAL REVENUE**MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL**

INCOME TAX ACT

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

*Revocation of Registration of a Charity**Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(b), 168(1)(d) and 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l’alinéa 168(1)b), 168(1)d) et 168(1)e) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*, j’ai l’intention de révoquer l’enregistrement de l’organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous en vertu de l’alinéa 168(2)b) de cette Loi et que la révocation de l’enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
125082198RR0001	ORDRE ANTONIEN LIBANAIS DES MARONITES, OUTREMONT (QUÉ.)

NEIL BARCLAY

*Director
Charities Division*

[38-1-o]

Le directeur

Division des organismes de bienfaisance

NEIL BARCLAY

[38-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Sixth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 1997.

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

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-sixième 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 27 septembre 1997.

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
ROBERT MARLEAU

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****DECISION***Flat Hot-rolled Carbon and Alloy Steel Sheet Products*

In the matter of representations as to whether the imposition, in whole or in part, of anti-dumping duties on imports of certain flat hot-rolled carbon and alloy steel sheet products originating in or exported from France, Romania, the Russian Federation and the Slovak Republic, as a result of the Canadian International Trade Tribunal's finding dated July 2, 1999, relating to Inquiry No. NQ-98-004 conducted under section 42 of the *Special Import Measures Act*, raises public interest issues that warrant further investigation under section 45 of the *Special Import Measures Act*

Pursuant to section 45 of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has determined that there is no public interest issue that warrants further investigation (Public Interest Investigation No. PB-99-001) under section 45 of SIMA. Accordingly, the Tribunal will not conduct a public interest investigation into this matter.

The statement of reasons will be issued within 15 days.

Ottawa, September 3, 1999

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**EXPIRY OF ORDER***Refill Paper*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that its order made on July 5, 1995, in Review No. RR-94-005, continuing, with amendment, its finding made on July 6, 1990, in Inquiry No. NQ-89-004, concerning refill paper, also known as filler or loose-leaf paper, originating in or exported from the Federative Republic of Brazil, is scheduled to expire (Expiry No. LE-99-005) on July 4, 2000. Under the *Special Import Measures Act*, 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 a review has been initiated. A review will not be initiated unless the Tribunal decides that there is sufficient information to indicate that it is warranted.

Persons or governments requesting or opposing the initiation of a review of the said order, pursuant to subsection 76(2) of the *Special Import Measures Act*, should file ten copies of written public submissions containing relevant information, opinions and arguments, with the Secretary of the Tribunal not later than October 1, 1999. Persons or governments should endeavour to base

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****DÉCISION***Produits plats de tôle en acier au carbone et en acier allié, laminés à chaud*

Eu égard à des observations sur la question de savoir si l'imposition, totale ou partielle, de droits antidumping sur les importations de certains produits plats de tôle en acier au carbone et en acier allié, laminés à chaud, originaires ou exportés de la France, de la Roumanie, de la Fédération de Russie et de la République slovaque, par suite des conclusions du Tribunal canadien du commerce extérieur du 2 juillet 1999 dans le cadre de l'enquête n° NQ-98-004, tenue aux termes de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, soulève des questions d'intérêt public méritant une enquête additionnelle aux termes de l'article 45 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*

Aux termes de l'article 45 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (la LMSI), le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a déterminé qu'il n'existait aucune question d'intérêt public méritant une enquête additionnelle (examen en matière d'intérêt public n° PB-99-001) aux termes de l'article 45 de la LMSI. Par conséquent, le Tribunal n'effectuera pas une enquête d'intérêt public en la matière.

L'exposé des motifs sera publié d'ici 15 jours.

Ottawa, le 3 septembre 1999

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[38-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**EXPIRATION DE L'ORDONNANCE***Feuilles de rechange*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis, par la présente, que l'ordonnance qu'il a rendue le 5 juillet 1995, dans le cadre du réexamen n° RR-94-005, prorogeant, avec modification, les conclusions qu'il a rendues le 6 juillet 1990, dans le cadre de l'enquête n° NQ-89-004, concernant les feuilles de rechange, aussi appelées feuillets mobiles, originaires ou exportées de la République fédérative de Brésil, expirera (expiration n° LE-99-005) le 4 juillet 2000. Aux termes de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, 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, prennent fin cinq ans plus tard à compter de la date de la dernière ordonnance ou des dernières conclusions à moins qu'un réexamen n'ait été entrepris. Un réexamen ne sera entrepris que si le Tribunal décide qu'il y a suffisamment de renseignements pour le convaincre du bien-fondé d'un réexamen.

Les personnes ou les gouvernements qui désirent un réexamen de cette ordonnance, ou qui s'y opposent, aux termes du paragraphe 76(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, doivent déposer auprès du secrétaire du Tribunal, au plus tard le 1^{er} octobre 1999, dix copies des exposés écrits publics faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents. Les personnes

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 the continuation or the resumption of dumped imports if the order were allowed to expire, with supporting information, including information relating to exporters in Brazil with regard to their activities in the Canadian market, their domestic market and other markets;
- the likely volumes and price ranges of dumped imports if they were to continue or to resume;
- the domestic industry's performance since the order, including trends in its production, sales, market share and profits;
- the likelihood of material injury to the domestic industry if the order were allowed to expire, having regard to the anticipated effects of the availability of imports at dumped prices on the industry's future performance;
- other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry; and
- any other change in market conditions, domestically or internationally, including changes in the supply and demand for refill paper, as well as changes in trends and sources of imports into Canada.

Where there are opposing views, each person or government who 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 who filed a submission with the Tribunal. Those persons or governments will have one week to respond in writing to the submissions. If confidential submissions have been filed, the Secretary will notify persons or governments on how they may access these submissions through qualified counsel.

The purpose of a review is to determine whether an order or finding should be continued, with or without amendment, or rescinded. If the Tribunal decides that a review is not warranted, an order, with reasons, will be issued. An order or finding will expire unless a review is initiated before its expiry date.

If the Tribunal decides to initiate a review, it will issue a notice of review with all relevant information regarding the proceeding. The Tribunal will publish the notice in the *Canada Gazette* and send it to all persons or governments known to the Tribunal as having an interest in the review, who will then have an opportunity to participate in the review.

Written submissions, correspondence or 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 (Facsimile).

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 :

- la probabilité de la poursuite ou de la reprise des importations sous-évaluées si on permet à l'ordonnance d'expirer, en fournissant des renseignements à l'appui, y compris des renseignements relatifs aux activités des exportateurs du Brésil sur le marché canadien, sur leur marché intérieur et sur d'autres marchés;
- les volumes et les éventails de prix probables des importations sous-évaluées s'il y a poursuite ou reprise de ces importations;
- le rendement de la branche de production nationale depuis l'ordonnance, y compris les tendances de sa production, de ses ventes, de sa part du marché et de ses bénéfices;
- la probabilité qu'un dommage sensible soit causé à la branche de production nationale si on permettait à l'ordonnance d'expirer, compte tenu des répercussions possibles que peut avoir la disponibilité des importations à des prix sous-évalués sur le rendement futur de la branche de production nationale;
- les autres circonstances qui influent, ou qui sont susceptibles d'influer, sur le rendement de la branche de production nationale;
- tout autre changement de la conjoncture du marché, à l'échelle nationale ou internationale, y compris les changements ayant trait à l'offre et à la demande des feuilles de rechange, ainsi que les changements concernant les tendances et les sources d'importations au Canada.

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. Un délai d'une semaine sera accordé aux personnes ou aux gouvernements pour répondre, par écrit, aux exposés. Si des exposés confidentiels sont déposés, le secrétaire du Tribunal avisera les personnes ou les gouvernements de la façon de procéder pour avoir accès à ces exposés par l'entremise d'avocats ou autres conseillers autorisés.

Un réexamen a pour objet de déterminer si une ordonnance ou des conclusions doivent être prorogées, avec ou sans modification, ou annulées. Si le Tribunal n'est pas convaincu du bien-fondé d'un réexamen, une ordonnance et ses motifs seront publiés. Une ordonnance ou des conclusions expirent à moins qu'un réexamen ne soit entrepris avant la date d'échéance.

Si le Tribunal décide d'entreprendre un réexamen, il fera publier un avis de réexamen comprenant tous les renseignements pertinents concernant la procédure. Le Tribunal fera paraître l'avis dans la *Gazette du Canada* et transmettra ce dernier à toutes les personnes ou à tous les gouvernements connus qui sont intéressés par le réexamen afin qu'ils aient la possibilité d'y participer.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés à l'adresse suivante : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Written or oral communications to the Tribunal may be made in English or in French.

Ottawa, September 3, 1999

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[38-1-o]

Les présentations écrites ou orales peuvent être faites au Tribunal en français ou en anglais.

Ottawa, le 3 septembre 1999

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

EDP Hardware and Software

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-99-024) from Alcatel Canada Inc. of Markham, Ontario, with respect to a procurement by the Department of Public Works and Government Services for the Department of National Revenue (Solicitation No. E0218-9-G014/A). The solicitation is for the supply and installation of a NORDX/CDT voice structured cabling system. 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 this complaint.

It is alleged that the mandatory requirements of the procurement are too restrictive.

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 (Facsimile).

Ottawa, September 8, 1999

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

EDP Hardware and Software

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-99-025) from Alcatel Canada Inc. of Markham, Ontario, with respect to a procurement by the Department of Public Works and Government Services (Solicitation No. EN463-9-6005/A). The solicitation is for the supply and installation of a NORDX/CDT cabling system. 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 this complaint.

It is alleged that the mandatory requirements of the procurement are too restrictive.

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

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Matériel et logiciel informatiques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-99-024) déposée au nom de la société Alcatel Canada Inc., de Markham (Ontario), concernant un marché (numéro d'invitation E0218-9-G014/A) du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux pour le ministère du Revenu national. L'appel d'offres porte sur la fourniture et l'installation d'un système de câblage structuré à fréquence vocale NORDX/CDT. 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 cette plainte.

Il est allégué que les exigences obligatoires liées au marché public sont trop restrictives.

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

Ottawa, le 8 septembre 1999

La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[38-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Matériel et logiciel informatiques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-99-025) déposée au nom de la société Alcatel Canada Inc., de Markham (Ontario), concernant un marché (numéro d'invitation EN463-9-6005/A) du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'appel d'offres porte sur la fourniture et l'installation d'un système de câblage NORDX/CDT. 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 cette plainte.

Il est allégué que les exigences obligatoires liées au marché public sont trop restrictives.

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 (Facsimile).

Ottawa, September 8, 1999

SUSANNE GRIMES

Acting Secretary

[38-1-o]

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

Ottawa, le 8 septembre 1999

La secrétaire intérimaire

SUSANNE GRIMES

[38-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

REVIEW OF ORDER

Subsidized Canned Ham and Canned Pork-based Luncheon Meat

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that it will, pursuant to subsection 76(2) of the *Special Import Measures Act*, review its order made on March 21, 1995, in Review No. RR-94-002, continuing, without amendment, its order made on March 16, 1990, in Review No. RR-89-003, continuing, without amendment, the findings of the Anti-dumping Tribunal in its report made on August 7, 1984, in Inquiry No. GIC-1-84, concerning subsidized canned ham under 1.5 kg per can, originating in or exported from Denmark and the Netherlands, and canned pork-based luncheon meat containing more than 20 percent by weight of pork, in respect of which a subsidy has been paid directly or indirectly by the European Economic Community (now called the European Union) [Review No. RR-99-002].

Notice of Expiry No. LE-99-002, issued on June 18, 1999, informed interested persons and governments of the impending expiry of the findings. On the basis of available information, including a representation from the Canadian Meat Council requesting the initiation of a review received by the Tribunal in reply to the notice, the Tribunal is of the opinion that a review of the order is warranted.

Each interested person or government wishing to participate in the review must file a notice of appearance with the Secretary on or before September 23, 1999. Each counsel who intends to represent a party in the review must file a notice of appearance as well as a declaration and undertaking with the Secretary on or before September 23, 1999. At the same time, parties wishing to participate in the review should inform the Tribunal of their views on whether this review should be conducted on the basis of written submissions only or by way of written submissions and a public hearing.

Letters have been sent to parties with a known interest in the review providing them with the schedule for the review. The schedule specifies, among other things, the date for the filing of replies to Tribunal questionnaires and the date on which Tribunal exhibits will be made available to interested parties and counsel that have filed notices of appearance. Once the Tribunal has decided on whether or not to hold a public hearing in this review, it will provide interested parties with other key dates in the review schedule, particularly with respect to the filing of submissions. Should the Tribunal decide to hold a public hearing, it will commence on January 19, 2000, in Ottawa. Parties should also be aware that as part of the review, the Tribunal will issue questionnaires seeking information respecting the sales in Canada of "canned picnic", in addition to the information normally requested with respect to subject and like goods.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

RÉEXAMEN DE L'ORDONNANCE

Jambon en conserve subventionné et pain de viande de porc en conserve

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis, par la présente, qu'il procédera au réexamen, conformément au paragraphe 76(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, de l'ordonnance qu'il a rendue le 21 mars 1995, dans le cadre du réexamen n° RR-94-002, prorogeant, sans modification, l'ordonnance qu'il a rendue le 16 mars 1990, dans le cadre du réexamen n° RR-89-003, prorogeant, sans modification, les conclusions du Tribunal antidumping rendues dans son rapport du 7 août 1984, dans le cadre de l'enquête n° GIC-1-84, concernant le jambon en conserve subventionné, en boîtes de moins de 1,5 kg chacune, originaire ou exporté du Danemark et des Pays-Bas, et le pain de viande de porc en conserve contenant, au poids, plus de 20 p. 100 de porc, pour lequel une subvention a été payée directement ou indirectement par la Communauté économique européenne (maintenant appelée l'Union européenne) [réexamen n° RR-99-002].

L'avis d'expiration n° LE-99-002, publié le 18 juin 1999, avait informé les personnes et les gouvernements intéressés de l'expiration imminente des conclusions. En se fondant sur les renseignements disponibles, y compris les observations du Conseil des viandes du Canada demandant un réexamen, lesquelles ont été reçues par le Tribunal en réponse à l'avis, le Tribunal estime qu'un réexamen de l'ordonnance est justifié.

Chaque personne ou gouvernement intéressé qui désire participer à un tel réexamen doit déposer un acte de comparution auprès du Secrétaire au plus tard le 23 septembre 1999. Chaque conseiller qui a l'intention de représenter une partie dans ce réexamen doit déposer auprès du Secrétaire un acte de comparution et d'engagement au plus tard le 23 septembre 1999. Par la même occasion, les parties désireuses de participer à ce réexamen devraient informer le Tribunal si elles croient que le réexamen devrait être effectué sur la foi d'exposés écrits seulement ou par voie d'observations écrites et d'une audience publique.

Le Tribunal a envoyé une lettre renfermant le calendrier de réexamen aux parties qui, à sa connaissance, sont intéressées par le réexamen. Ce calendrier indique, entre autres, la date pour le dépôt des réponses aux questionnaires du Tribunal, la date à laquelle le Tribunal mettra les éléments de preuve versés au dossier à la disposition des parties intéressées et des conseillers qui ont déposé des actes de comparution. Lorsque le Tribunal aura décidé s'il tiendra ou non une audience publique pour ce réexamen, il communiquera aux parties intéressées les principales dates formant le calendrier du réexamen, particulièrement en ce qui concerne le dépôt des observations. S'il y a audience publique, celle-ci commencera le 19 janvier 2000 à Ottawa. Les parties devraient prendre note que, dans le cadre du réexamen, le Tribunal enverra des questionnaires afin d'obtenir des renseignements sur les ventes au Canada de « paleron de porc en conserve », en plus des renseignements normalement requis pour les marchandises en question et les marchandises similaires.

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 the 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.

Provisional Public Hearing

If there is a public hearing relating to this review, it will be held in the Tribunal Hearing Room, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario, commencing on January 19, 2000, at 9:30 a.m., to hear evidence and representations by interested parties.

To allow the Tribunal to determine whether simultaneous interpretation will be required in the event that a hearing is held in this review, each interested person or government and each counsel filing a notice of appearance must advise the Secretary, at the same time that they file the notice, whether they and their witnesses will be using English or French or both languages at the hearing.

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

In order to observe and understand production processes, the Tribunal, accompanied by its staff, may conduct plant visits.

Written submissions, correspondence or requests for information regarding this review 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 (Facsimile).

Written and oral presentations to the Tribunal may be made in English or in French.

Ottawa, September 3, 1999

MICHEL P. GRANGER
Secretary

[38-1-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, 1 Promenade du Portage, Ground Floor, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);
- Bank of Commerce Building, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (902) 426-7997 (Telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (Facsimile);

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.

Audience publique possible

S'il y a audience publique dans le cadre du présent réexamen, elle sera tenue dans la salle d'audience du Tribunal, au 18^e étage du Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario), à compter du 19 janvier 2000, à 9 h 30, pour l'audition des témoignages et des observations des parties intéressées.

Pour permettre au Tribunal de déterminer ses besoins en interprétation simultanée si une audience publique est tenue pour le réexamen, les personnes ou les gouvernements intéressés et les avocats ou autres conseillers qui avisent le Secrétaire de leur comparution doivent, au même moment, l'informer si eux-mêmes ou leurs témoins utiliseront le français ou l'anglais ou les deux langues pendant l'audience.

Les *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur* s'appliquent au présent réexamen.

Afin d'observer et de comprendre les processus de production, il se peut que le Tribunal, accompagné de son personnel, effectue des visites d'usines.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements concernant le présent réexamen doivent être envoyés à l'adresse suivante : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Les présentations écrites ou orales peuvent être faites au Tribunal en français ou en anglais.

Ottawa, le 3 septembre 1999

Le secrétaire
MICHEL P. GRANGER

[38-1-o]

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'affaires aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, 1, promenade du Portage, Rez-de-chaussée, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Édifice de la Banque de Commerce, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);

- Place Montréal Trust, 1800 McGill College Avenue, Suite 1920, Montréal, Québec H3A 3J6, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- The Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (Telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (Facsimile);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (Telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario, (416) 952-9096 (Telephone), (416) 954-6343 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (Telephone), (306) 780-3319 (Facsimile).

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

- Place Montréal Trust, 1800, avenue McGill College, Bureau 1920, Montréal (Québec) H3A 3J6, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 530-580, rue Hornby, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario), (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

99-426 *September 9, 1999*

Canadian Broadcasting Corporation
Rimouski, Quebec

Approved — Licence for a new French-language FM radio programming undertaking at Rimouski, expiring August 31, 2001.

99-427 *September 9, 1999*

Boyd Woods, on behalf of a company to be incorporated
Englehart, Ontario

Approved — Broadcasting licence for an English-language low-power FM radio programming undertaking at Englehart, expiring August 31, 2006.

99-428 *September 9, 1999*

Cogeco Cable Systems Inc.
North Bay, Ontario

Approved — Acquisition of the assets of the cable distribution undertaking serving North Bay from Cogeco Cable North Bay Limited. The licence will expire August 31, 2005.

99-429 *September 9, 1999*

Gingolx Development Corporation
Kincolith, British Columbia

Approved — Acquisition of the assets of the cable distribution undertaking serving Kincolith from Kincolith Resources Development Ltd. The licence will expire August 31, 2006.

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.

99-426 *Le 9 septembre 1999*

Société Radio-Canada
Rimouski (Québec)

Approuvé — Licence visant l'exploitation à Rimouski d'une entreprise de programmation de radio FM de langue française, expirant le 31 août 2001.

99-427 *Le 9 septembre 1999*

Boyd Woods, représentant une société devant être constituée
Englehart (Ontario)

Approuvé — Licence de radiodiffusion visant l'exploitation à Englehart d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise de faible puissance, expirant le 31 août 2006.

99-428 *Le 9 septembre 1999*

Cogeco Cable Systems Inc.
North Bay (Ontario)

Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise de distribution par câble qui dessert North Bay, propriété de Cogeco Cable North Bay Limited. La licence expirera le 31 août 2005.

99-429 *Le 9 septembre 1999*

Gingolx Development Corporation
Kincolith (Colombie-Britannique)

Approuvé — Acquisition de l'actif de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Kincolith, propriété de Kincolith Resources Development Ltd. La licence expirera le 31 août 2006.

99-430

September 9, 1999

Panorama Cable Corp.
Panorama Mountain Village, British Columbia

Approved — Licence for a cable distribution undertaking to serve Panorama Mountain Village, expiring August 31, 2006.

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC HEARING 1999-8

The Commission will hold a public hearing commencing on October 26, 1999, at 9 a.m. (Issue No. 1), at the Conference Centre, Phase IV, 140 Promenade du Portage, Hull, Quebec, to consider the following:

Preamble

On March 5, 1999, the Commission published Notice of Public Hearing 1999-2 for a hearing to be held on May 3, 1999, in Vancouver. At that time, the Commission was to hear applications from WIC Western International Communications Ltd. (WIC) [WIC's applications] for authority to effect changes to its ownership.

On April 1, 1999, the Commission published Notice of Public Hearing 1999-2-3 to advise that this item was withdrawn from the hearing in light of ongoing negotiations between Shaw Communications Inc. (Shaw) and CanWest Global Communications Corp. (CanWest) with respect to WIC and its assets.

The Commission notes that WIC's applications raise important regulatory issues that need to be resolved in a timely fashion. Consequently, since the Commission has had, for many months, no firm indication that an agreement has been reached between Shaw and Global, the Commission will hear the WIC applications at a public hearing beginning on October 26, 1999, in Hull.

The WIC applications are summarized as follows:

- (A) Application by WIC Western International Communications Ltd. (WIC) for authority to effect a change in ownership. If authority is granted, Shaw or an affiliate would be permitted to hold directly or indirectly 372 902.5 of WIC's class A voting shares. This would represent 49.96 percent of these shares.
- (B) Application by WIC for authority to effect a change in ownership. If authority is granted, Shaw or an affiliate would be permitted to hold directly or indirectly 9 877 841 of WIC's class B non-voting shares. This would represent 52 percent of these shares.

In March 1998, the Griffiths family sold its interests in WIC to Shaw Communications Inc. (Shaw) and Cathton Holdings Ltd. (Cathton). As a result of this transaction, each of Shaw and Cathton now holds just short of 50 percent of the class A voting shares. The Commission notes that the acquisition by Cathton does not require prior Commission approval as it previously owned more than 30 percent of the voting shares. However, Shaw's acquisition triggers the regulatory approval process. Furthermore, Shaw subsequently made a public offer to acquire all of the outstanding non-voting class B shares of WIC. The offer resulted in Shaw holding approximately 52 percent of these shares which also requires regulatory approval.

99-430

Le 9 septembre 1999

Panorama Cable Corp.
Panorama Mountain Village (Colombie-Britannique)

Approuvé — Licence d'entreprise de distribution par câble en vue de desservir Panorama Mountain Village, expirant le 31 août 2006.

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AUDIENCE PUBLIQUE 1999-8

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du 26 octobre 1999, à 9 h (Première partie), au Centre de conférences, Phase IV, 140, promenade du Portage, Hull (Québec), afin d'étudier ce qui suit :

Préambule

Le 5 mars 1999, le Conseil a publié l'avis d'audience publique 1999-2 relatif à une audience devant avoir lieu le 3 mai 1999 à Vancouver. Il devait alors entendre les demandes présentées par WIC Western International Communications Ltd. (WIC) [les demandes de WIC] en vue d'obtenir l'autorisation d'effectuer des changements de propriété.

Le 1^{er} avril 1999, le Conseil a publié l'avis d'audience publique 1999-2-3 pour informer le public que l'article en question était retiré de l'audience compte tenu des négociations en cours entre Shaw Communications Inc. (Shaw) et CanWest Global Communications Corp. (CanWest) au sujet de WIC et de ses immobilisations.

Le Conseil fait remarquer que les demandes de WIC soulèvent des questions de réglementation importantes qui doivent être résolues rapidement. Ainsi, comme il n'a pas d'indication ferme qu'une entente a été conclue entre les parties, il traitera ces demandes lors d'une audience publique débutant le 26 octobre 1999, à Hull.

Les demandes de WIC se résument comme suit :

- (A) Demande présentée par WIC Western International Communications Ltd. (WIC) en vue d'obtenir l'autorisation d'effectuer un changement de propriété. Si l'autorisation est accordée, Shaw ou une affiliée serait autorisé à détenir directement ou indirectement 372 902,5 des actions de la catégorie A avec droit de vote de WIC. Cela représenterait 49,96 p. 100 de ces actions.
- (B) Demande présentée par WIC en vue d'obtenir l'autorisation d'effectuer un changement de propriété. Si l'autorisation est accordée, Shaw ou une affiliée serait autorisé à détenir directement ou indirectement 9 877 841 des actions de la catégorie B sans droit de vote de WIC. Cela représenterait 52 p. 100 de ces actions.

En mars 1998, la famille Griffiths a vendu ses actions dans WIC à Shaw Communications Inc. (Shaw) et à Cathton Holdings Ltd. (Cathton). Ainsi, chacune des sociétés détient presque 50 p. 100 des actions de la catégorie A avec droit de vote. L'acquisition par Cathton ne nécessite pas l'approbation préalable du Conseil parce qu'elle possédait déjà plus de 30 p. 100 des actions avec droit de vote. Toutefois, la transaction par Shaw déclenche le processus d'approbation réglementaire. Par la suite, Shaw a lancé une offre publique tentant d'acheter toutes les actions de la catégorie B sans droit de vote émises de WIC. Par suite de cette offre, Shaw a acquis environ 52 p. 100 de ces actions ce qui nécessite également une approbation réglementaire.

The Commission points out that pursuant to its regulations, prior approval is required both with respect to Shaw's purchase of the class A voting shares as well as Shaw's purchase of 50 percent or more of WIC's total equity. The Commission notes that the transactions leading to Shaw's acquisition of the class A voting shares were completed prior to obtaining approval from the Commission as required pursuant to its regulations. Further, Shaw did not seek the Commission's approval in advance of the transactions to put in place trust arrangements pending Commission approval.

On April 2, 1998, the Commission approved the trust arrangements that had been put in place with respect to the class A voting shares of WIC purchased by Shaw from Western Broadcasting Company Ltd. (WBC), which is owned by the Griffiths family. In its approval letter, the Commission stated that "a trust arrangement is necessary, at this point in time, in order to provide for an appropriate mechanism to enable the continued operation of WIC and its subsidiary companies independently from Shaw". The Commission also noted:

The transaction with respect to the WBC shares was completed prior to obtaining approval from the Commission and without seeking Commission advice on the appropriateness of meeting regulatory requirements in these circumstances by having recourse to a trust arrangement. Accordingly, the Commission expects that this concern be fully addressed by WIC and Shaw upon filing the necessary applications to obtain all regulatory approvals with respect to the WBC shares.

With respect to the class A voting shares of WIC purchased from Daphne Holdings Ltd., the Commission noted that Shaw undertook not to exercise voting rights in respect of these shares in a manner that would be contrary to the terms or intent of the trust agreement with respect to the WBC shares. The Commission's approval of the latter was made conditional upon Shaw fully respecting this undertaking. The Commission's approval of the trust arrangements (pursuant to several extensions) is valid until September 30, 1999.

By letter dated June 5, 1998, the Commission approved inclusion of the class B non-voting shares in the trust.

The Commission notes that WIC and Shaw are both involved in many broadcasting sectors such as radio, television, pay and specialty services. Shaw also operates broadcasting distribution undertakings. The Commission intends to discuss, among other questions, the level of concentration and cross-ownership that would result from the transactions, and the impact that may occur on the broadcasting industry. In addition, the Commission may want to discuss at this time the necessity of unequivocal tangible benefits considering the size and nature of this transaction and the uncertainty surrounding the effective control of WIC. In addition, the Commission may wish to discuss specific proposals for unequivocal tangible benefits.

Further, the Commission may wish to discuss with interested parties whether it would be appropriate, in the circumstances, if authority were granted, for WIC to divest of part of its broadcasting holdings.

The interventions related to these applications which had been submitted further to the release of Notice of Public Hearing CRTC 1999-2, are now part of the public file and will be placed on the agenda of this public hearing.

Conformément aux règlements du Conseil, il faut son approbation préalable tant pour l'achat par Shaw des actions de la catégorie A avec droit de vote que pour l'achat par Shaw de 50 p. 100 ou plus du capital-actions total de WIC. Le Conseil constate que les transactions aboutissant à l'acquisition des actions de la catégorie A avec droit de vote par Shaw ont été complétées avant l'obtention de l'approbation exigée par les règlements. De plus, Shaw n'a pas demandé l'approbation préalable du Conseil afin de mettre en place des conventions fiduciaires avant l'acquisition des actions.

Le 2 avril 1998, le Conseil a approuvé les conventions fiduciaires conclues pour les actions de la catégorie A avec droit de vote de WIC achetées par Shaw de Western Broadcasting Company Ltd. (WBC), qui est la propriété de la famille Griffiths. Dans sa lettre d'approbation, le Conseil a déclaré qu'une « convention fiduciaire s'impose, à ce stade-ci, pour fournir un mécanisme adéquat qui permettra la poursuite des activités de WIC et de ses filiales indépendamment de Shaw ». Le Conseil a ajouté :

La transaction relative aux actions de WBC a été complétée avant d'obtenir l'approbation du Conseil et sans solliciter l'avis de celui-ci sur l'à-propos de satisfaire aux exigences réglementaires dans les circonstances, en ayant recours à une convention fiduciaire. Par conséquent, le Conseil s'attend à ce que WIC et Shaw tiennent parfaitement compte de cette préoccupation lorsqu'elles déposeront les demandes nécessaires en vue d'obtenir toutes les approbations réglementaires relatives aux actions de WBC.

Pour ce qui est des actions de la catégorie A avec droit de vote que WIC a achetées de Daphne Holdings Ltd., le Conseil a constaté que Shaw s'est engagée à ne pas exercer ses droits de vote à l'égard de ces actions d'une manière qui contreviendrait aux modalités ou à l'esprit de la convention fiduciaire relative aux actions de WBC. L'approbation de cette dernière par le Conseil est assujettie à la condition que Shaw respecte entièrement cet engagement. L'approbation des conventions fiduciaires (à la suite de plusieurs prorogations) par le Conseil est valable jusqu'au 30 septembre 1999.

Dans sa lettre du 5 juin 1998, le Conseil a approuvé l'inclusion des actions de la catégorie B sans droit de vote dans la fiducie.

Le Conseil constate que WIC et Shaw sont toutes les deux actives dans de nombreux secteurs de la radiodiffusion, notamment la radio, la télévision, la télévision payante et les services spécialisés. Shaw exploite également des entreprises de distribution de radiodiffusion. Le Conseil entend aborder, entre autres choses, le niveau de concentration de la propriété et de la propriété mixte qui résulterait des transactions, ainsi que les incidences possibles sur l'industrie de la radiodiffusion. En outre, le Conseil voudra peut-être, à ce moment-là, discuter de la nécessité d'avantages tangibles sans équivoque, compte tenu de la taille et de la nature de cette transaction qui créent de l'incertitude concernant le contrôle effectif de WIC. De plus, le Conseil pourrait vouloir discuter des propositions particulières concernant des avantages tangibles sans équivoque.

De plus, le Conseil pourrait vouloir discuter avec les parties intéressées s'il conviendrait dans les circonstances, en supposant que l'autorisation soit accordée, que WIC se départisse d'une partie de ses intérêts en radiodiffusion.

Les interventions qui ont été soumises aux demandes susmentionnées, à la suite de la publication de l'avis d'audience publique CRTC 1999-2, sont maintenant considérées comme faisant partie du dossier d'examen afférent et inscrites à l'ordre du jour de la présente audience.

Intervenors who had already submitted interventions related to these applications further to Notice of Public Hearing CRTC 1999-2 may amend or withdraw them, but must advise the Commission and the applicant, and submit any amendments on or before October 7, 1999. Other interested parties may submit interventions concerning these applications on or before October 7, 1999.

Deadline for intervention: October 7, 1999

September 9, 1999

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC HEARING 1999-9

The Commission will hold a public hearing commencing on November 16, 1999, at 9 a.m. (Issue No. 1), at the Delta Bessborough, 601 Spadina Crescent E, Saskatoon, Saskatchewan, to consider the following:

1. Regional Cable TV (Western) Inc.
Balcarres, Balgonie, Bienfait, Birch Hills, Broadview, Carlyle, Carnduff, Carrot River, Davidson, Foam Lake, Fort Qu'Appelle, Grenfell, Hudson Bay, Humboldt, Indian Head, Ituna, Kelvington, Kipling, Langenburg, Langham, Lanigan, Lumsden, Martensville, Melfort, Montmartre, Moosomin, Naicam, Nipawin, Outlook, Oxbow, Pilot Butte, Porcupine Plain, Preeceville, Qu'Appelle, Radville, Redvers, Rocanville, Rosthern, Shellbrook, Sturgis, Tisdale, Wadena, Wakaw, Warman, Watrous, Watson, Wawota, Whitewood, Wolseley and Wynyard, Saskatchewan

Regional Cable TV (Western) Inc. is requesting authority to acquire the assets of the cable distribution undertakings serving the above-mentioned localities. The applicant is also requesting to obtain broadcasting licences to continue to serve the above-mentioned localities, upon surrender of the current licences issued to Image Cable Systems Ltd., under the same terms and conditions as the current licences.

2. Elmer Hildebrand, on behalf of a company to be incorporated
Saskatoon, Saskatchewan
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Saskatoon. The new station would operate on frequency 106.7 MHz (channel 294C1) with an effective radiated power of 100 000 watts.
3. Forvest Broadcasting Corporation
Saskatoon, Saskatchewan
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Saskatoon. The new station would operate on frequency 103.9 MHz (channel 280C1) with an effective radiated power of 100 000 watts.
4. Rawlco Communications (Sask.) Ltd.
Saskatoon, Saskatchewan
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Saskatoon. The new station would operate on frequency 96.3 MHz (channel 242C1) with an effective radiated power of 100 000 watts.

Les intervenants qui avaient déjà soumis des interventions relatives à ces demandes lors de la publication de l'avis d'audience publique CRTC 1999-2 peuvent les modifier ou les retirer, mais ils doivent en aviser le Conseil ainsi que la requérante, et présenter toutes modifications au plus tard le 7 octobre 1999. Les autres parties intéressées peuvent présenter des interventions concernant ces demandes, au plus tard le 7 octobre 1999.

Date limite d'intervention : le 7 octobre 1999

Le 9 septembre 1999

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AUDIENCE PUBLIQUE 1999-9

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du 16 novembre 1999 à 9 h (Première partie), au Delta Bessborough, 601, croissant Spadina Est, Saskatoon (Saskatchewan), afin d'étudier ce qui suit :

1. Regional Cable TV (Western) Inc.
Balcarres, Balgonie, Bienfait, Birch Hills, Broadview, Carlyle, Carnduff, Carrot River, Davidson, Foam Lake, Fort Qu'Appelle, Grenfell, Hudson Bay, Humboldt, Indian Head, Ituna, Kelvington, Kipling, Langenburg, Langham, Lanigan, Lumsden, Martensville, Melfort, Montmartre, Moosomin, Naicam, Nipawin, Outlook, Oxbow, Pilot Butte, Porcupine Plain, Preeceville, Qu'Appelle, Radville, Redvers, Rocanville, Rosthern, Shellbrook, Sturgis, Tisdale, Wadena, Wakaw, Warman, Watrous, Watson, Wawota, Whitewood, Wolseley and Wynyard (Saskatchewan)

Regional Cable TV (Western) Inc. demande l'autorisation d'acquiescer l'actif des entreprises de distribution par câble qui desservent les localités susmentionnées. Elle demande également à obtenir des licences de radiodiffusion afin de continuer à desservir les localités susmentionnées, à la rétrocession des licences actuelles émises à Image Cable Systems Ltd., selon les mêmes modalités et conditions que celles des licences actuelles.

2. Elmer Hildebrand, au nom d'une société devant être constituée
Saskatoon (Saskatchewan)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Saskatoon. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 106,7 MHz (canal 294C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts.
3. Forvest Broadcasting Corporation
Saskatoon (Saskatchewan)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Saskatoon. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 103,9 MHz (canal 280C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts.
4. Rawlco Communications (Sask.) Ltd.
Saskatoon (Saskatchewan)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Saskatoon. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 96,3 MHz (canal 242C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts.

5. Native Communication Inc. (NCI)

Brochet, Fairford, Peguis, Selkirk and Thompson, Manitoba

(a) For a broadcasting licence to carry on an English- and Native-language radio programming undertaking at Selkirk with local programs from studios in Winnipeg and programs from studios in Thompson. The new station would operate on frequency 105.5 MHz (channel 288C1) with an effective radiated power of 100 000 watts and with transmitters as detailed below:

Locality/ Endroit	Frequency/ Fréquence	Channel/ Canal	Effective Radiated Power/ Puissance apparente rayonnée (watts)
Fairford, Manitoba	96.9 MHz	245A1	240
Peguis, Manitoba	100.9 MHz	265A1	81

(b) To amend the broadcasting licence for CINC-FM Thompson as follows:

- by adding a transmitter at Brochet operating on the frequency of 96.9 MHz (channel 245LP);
- by deleting the transmitters CICY-FM Selkirk and CIPM-FM Peguis; and
- by deleting "... and programs received from the Aboriginal Multi Media Society of Alberta's studios at Lac La Biche (CFWE-FM)..." and by adding "... and programs received from studios in Winnipeg..."

6. Canwest Television Inc. (CanWest)

Dauphin, Manitoba

To amend the broadcasting licence for CKND-TV Winnipeg, Manitoba.

CanWest proposes to add a transmitter at Dauphin operating on channel 6 with an effective radiated power of 4 100 watts. The Commission notes that this application is technically mutually exclusive with the application filed by Craig Broadcast Systems Inc. (item 7), which is also scheduled at this hearing for the use of channel 6. The Commission hereby advises that the above-mentioned application which was published in Public Notice CRTC 1999-33 dated March 1, 1999, is now scheduled for this public hearing. It should be noted that the intervention related to this application is now part of the public file and will be placed on the agenda of this public hearing.

7. Craig Broadcast Systems Inc. (Craig)

Dauphin, Manitoba

To amend the broadcasting licence for CHMI-TV Portage la Prairie/Winnipeg. Craig proposes to add a transmitter at Dauphin operating on channel 6 with an effective radiated power of 44 000 watts. The Commission notes that this application is technically mutually exclusive with the application filed by CanWest Television Inc. (item 6), which is also scheduled at this hearing for the use of channel 6.

8. Christian Radio Manitoba Ltd.

Winnipeg, Manitoba

For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Winnipeg. The new station would operate on frequency 107.1 MHz (channel 296C1) with an effective radiated power of 100 000 watts. The applicant is proposing a Christian music service (specialty format) with at least 95 percent of the weekly total music being drawn from subcategory 34 (non-classic religious).

5. Native Communication Inc. (NCI)

Brochet, Fairford, Peguis, Selkirk et Thompson (Manitoba)

a) En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio de langues anglaise et autochtone à Selkirk avec des émissions locales des studios à Winnipeg et des émissions des studios à Thompson. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 105,5 MHz (canal 288C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts et avec des émetteurs tel qu'il est détaillé ci-dessous :

Locality/ Endroit	Frequency/ Fréquence	Channel/ Canal	Effective Radiated Power/ Puissance apparente rayonnée (watts)
Fairford, Manitoba	96.9 MHz	245A1	240
Peguis, Manitoba	100.9 MHz	265A1	81

b) En vue de modifier la licence de radiodiffusion pour CINC-FM Thompson comme suit :

- en ajoutant un émetteur à Brochet à la fréquence 96,9 MHz (canal 245FP);
- en supprimant les émetteurs CICY-FM Selkirk et CIPM-FM Peguis;
- en supprimant « [...] et les émissions reçues des studios de l'Aboriginal Multi Media Society of Alberta à Lac La Biche (CFWE-FM) [...] » et en ajoutant « [...] les émissions reçues des studios à Winnipeg [...] ».

6. Canwest Television Inc. (CanWest)

Dauphin (Manitoba)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de CKND-TV Winnipeg (Manitoba).

CanWest propose d'ajouter un émetteur à Dauphin au canal 6 avec une puissance apparente rayonnée de 4 100 watts. Le Conseil note que la présente demande est concurrente, sur le plan technique, à celle déposée par Craig Broadcast Systems Inc. (article 7), également à l'ordre du jour de la présente audience pour l'utilisation du canal 6. Le Conseil annonce que la demande susmentionnée qui avait été publiée dans l'avis public CRTC 1999-33 du 1^{er} mars 1999 est maintenant inscrite à cette audience publique. L'intervention qui a été soumise à la demande susmentionnée, est maintenant considérée comme faisant partie du dossier d'examen afférent et inscrite à l'ordre du jour de la présente audience.

7. Craig Broadcast Systems Inc. (Craig)

Dauphin (Manitoba)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de CHMI-TV Portage la Prairie/Winnipeg. Craig propose d'ajouter un émetteur à Dauphin au canal 6 avec une puissance apparente rayonnée de 44 000 watts. Le Conseil note que la présente demande est concurrente, sur le plan technique, à celle déposée par CanWest Television Inc. (article 6), également à l'ordre du jour de la présente audience pour l'utilisation du canal 6.

8. Christian Radio Manitoba Ltd.

Winnipeg (Manitoba)

En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Winnipeg. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 107,1 MHz (canal 296C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts. La requérante propose un service de musique chrétienne (formule spécialisée) dont 95 p. 100 de pièces musicales hebdomadaires appartiendront à la sous-catégorie 34 (religieux non classique).

9. Rogers Broadcasting Limited
Lethbridge, Alberta
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Lethbridge. The new station would operate on frequency 106.7 MHz (channel 294C) with an effective radiated power of 100 000 watts, upon surrender of the current licence issued to CJOC Lethbridge. The applicant indicated that this change from an AM radio station with a Country format to an FM radio station with a gold-based Adult Contemporary format will offer increased choice and diversity for local listeners in Lethbridge. The applicant is also requesting permission to broadcast simultaneously on the AM and FM bands for a period of three months before surrendering the current licence issued to CJOC.
 10. Peace River Broadcasting Corporation Ltd.
Lloydminster, Alberta
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Lloydminster. The new station would operate on frequency 106.1 MHz (channel 291C1) with an effective radiated power of 100 000 watts. The applicant proposes a pop/rock music format.
 11. Sask-Alta Broadcasters Limited
Lloydminster, Alberta
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM radio programming undertaking at Lloydminster. The new station would operate on frequency 95.9 MHz (channel 240C1) with an effective radiated power of 45 000 watts. The applicant proposes a popular music format.
 12. Radio Malaspina Society
Nanaimo, British Columbia
For a broadcasting licence to carry on an English-language FM campus/community radio programming undertaking at Nanaimo. The new station would operate on frequency 106.9 MHz (channel 295A) with an effective radiated power of 880 watts. The Commission notes that its Campus Radio Policy is currently under review, and that a proposed revised policy was released in February 1999. The applicant has indicated that it complies with the revised policy as proposed. In the event that the final Campus Radio Policy differs from the proposed policy, the applicant may be asked to address how it complies with the new policy.
- Transitional Digital Radio Undertakings
- The Commission announced its policy on transitional digital radio undertakings in Public Notice CRTC 1995-184 dated October 29, 1995.
13. Canadian Broadcasting Corporation (CBC)
Vancouver, British Columbia
For a licence to carry on a Transitional Digital Radio Undertaking (TDRU) to provide the French-language Stereo (La Chaîne culturelle) service, using the EUREKA-147 DAB system in the frequency band 1 452 MHz–1 492 MHz (L-Band). The applicant plans to establish Digital Radio Broadcasting (DRB) facilities at two sites, one on Mount Seymour and the other at Burnaby (Metrotown — Cantel Building).
9. Rogers Broadcasting Limited
Lethbridge (Alberta)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Lethbridge. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 106,7 MHz (canal 294C) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts, à la rétrocession de la licence actuelle émise à CJOC Lethbridge. La requérante a souligné que ce changement d'une station de radio AM ayant une formule country à une station de radio FM ayant une formule musicale adulte/contemporain, disques d'or, offrirait plus de choix et de diversité aux auditeurs de Lethbridge. La requérante demande également l'autorisation de diffuser simultanément sur les bandes AM et FM durant trois mois avant de rétrocéder la licence actuelle émise à CJOC.
 10. Peace River Broadcasting Corporation Ltd.
Lloydminster (Alberta)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Lloydminster. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 106,1 MHz (canal 291C1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts. La requérante propose une formule de musique rock populaire.
 11. Sask-Alta Broadcasters Limited
Lloydminster (Alberta)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Lloydminster. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 95,9 MHz (canal 240C1) avec une puissance apparente rayonnée de 45 000 watts. La requérante propose une formule de musique populaire.
 12. Radio Malaspina Society
Nanaimo (Colombie-Britannique)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de campus/communautaire de langue anglaise à Nanaimo. La nouvelle station serait exploitée à la fréquence 106,9 MHz (canal 295A) avec une puissance apparente rayonnée de 880 watts. Le Conseil fait remarquer que sa Politique relative à la radio de campus et communautaire fait actuellement l'objet d'un examen et qu'un projet de politique révisée a été publié en février 1999. La requérante souligne qu'elle se conforme au projet de politique, tel qu'il est proposé. Si la version définitive de la Politique relative à la radio de campus et communautaire diffère du projet de politique, la requérante pourrait être tenue de démontrer qu'elle s'y conforme également.
- Entreprises de radio numérique de transition
- Dans l'avis public CRTC 1995-184 du 29 octobre 1995, le Conseil annonçait sa politique sur les entreprises de radio numérique de transition.
13. Société Radio-Canada (SRC)
Vancouver (Colombie-Britannique)
En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de radio numérique de transition (ERNT) afin d'offrir le service français en stéréo (la Chaîne culturelle), au moyen du système EUREKA-147 RSN sur la bande de fréquence 1 452 MHz-1 492 MHz (bande L). La requérante entend construire des installations de radiodiffusion sonore numérique (RSN) à deux sites, un à Mount Seymour

Since the CBC has no analog transmitter in the Vancouver area providing a French-language stereo service, the proposed TDRU would provide the programming originating from CBFX-FM Montréal and as many as 14 hours per week of new programming.

14. Vancouver, British Columbia

The Commission hereby announces that it has received applications for licences to carry on Transitional Digital Radio Undertakings (TDRU) associated with existing AM and FM stations. The broadcasters listed below plan to establish Digital Radio Broadcasting (DRB) facilities at two sites, one on Mount Seymour and the other at Burnaby (Metrotown — Cantel Building), using the EUREKA-147 DAB system in the frequency band 1 452 MHz–1 492 MHz (L-Band) to simulcast their current programming services and provide as many as 14 hours per week of new programming.

Each applicant had previously filed applications to amend the broadcasting licences of radio programming undertakings in Vancouver, by adding DRB transmitters to simulcast their current programming services. These applications were dealt with in Decisions CRTC 98-490, 98-491 and 98-492, which were released on November 3, 1998. As noted in the decisions, should the current applications for TDRU licences be approved, these simulcast authorities would become null and void upon implementation of the TDRU services. It should be noted that the applicants revised their digital frequencies and channels at the request of Industry Canada.

- (a) Canadian Broadcasting Corporation, for the following:
Call signs: CBU, CBU-FM and CBUF-FM
- (b) CHUM Limited, for the following:
Call signs : CFUN and CHQM-FM
- (c) Star-FM Radio Inc., for the following:
Call sign : CFSR-FM-1

15. City of Dawson
Dawson City, Yukon Territory

The applicant is requesting a broadcasting licence for a cable distribution undertaking at Dawson City.

16. Affinitek Corp. (Affinitek) on behalf of a wholly-owned corporation of Affinitek Corp., to be incorporated and to be known as neXaudio.net inc.
Mississauga, Ontario

Affinitek is requesting authority to acquire the assets of the radio network at Mississauga. The applicant is also requesting to obtain a broadcasting licence to continue the operation of this undertaking, upon surrender of the current licence issued to Pelmorex Radio Inc. The Pelmorex Radio Network produces and distributes three music services including country, oldies, and adult contemporary music formats as well as syndicated programs.

17. Roger de Brabant, on behalf of a company to be incorporated
Timmins, Ontario

For a broadcasting licence to carry on a low-power English-language FM radio programming undertaking at Timmins. The new station would operate on frequency 95.1 MHz

et l'autre à Burnaby (Metrotown — Édifice Cantel). Puisque la SRC n'a pas d'émetteur analogique offrant un service français en stéréo dans la région de Vancouver, l'ERNT proposée offrirait des émissions provenant de CBFX-FM Montréal et jusqu'à concurrence de 14 heures de nouvelles émissions par semaine.

14. Vancouver (Colombie-Britannique)

Le Conseil annonce par la présente qu'il a reçu des demandes de licences visant à exploiter des entreprises de radio numérique de transition (ERNT) associées à des stations AM et FM en place. Les radiodiffuseurs mentionnés ci-après entendent construire des installations de radiodiffusion sonore numérique (RSN) à deux sites, un à Mount Seymour et l'autre à Burnaby (Metrotown — Édifice Cantel), au moyen du système EUREKA-147 RSN sur la bande de fréquence 1 452 MHz-1 492 MHz (bande L) en vue de diffuser simultanément leurs services de programmation actuels et jusqu'à concurrence de 14 heures de nouvelles émissions par semaine.

Chaque requérante avait déjà soumis des demandes de modification des licences de radiodiffusion d'entreprises de programmation de radio à Vancouver de manière à ajouter des émetteurs RSN pour diffuser simultanément leurs services de programmation actuels. Ces demandes ont été traitées dans les décisions CRTC 98-490, 98-491 et 98-492 publiées le 3 novembre 1998. Tel qu'il est indiqué dans les décisions, si le Conseil approuve les présentes demandes de licences d'ERNT, ces autorisations deviendront nulles et sans effet lors de la mise en œuvre des services d'ERNT. Le Conseil fait remarquer que les requérantes ont modifié leurs fréquences numériques et leurs canaux à la demande d'Industrie Canada.

- a) Société Radio-Canada, comme suit :
Indicatif d'appels : CBU, CBU-FM et CBUF-FM
- b) CHUM Limited, comme suit :
Indicatif d'appels : CFUN et CHQM-FM
- c) Star-FM Radio Inc., comme suit :
Indicatif d'appel : CFSR-FM-1

15. Ville de Dawson
Dawson City (Territoire du Yukon)

La requérante demande une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de distribution par câble à Dawson City.

16. Affinitek Corp. (Affinitek) au nom d'une société à cent pour cent de Affinitek Corp., devant être constituée et devant s'appeler neXaudio.net inc.
Mississauga (Ontario)

Affinitek demande l'autorisation d'acquies l'actif du réseau radiophonique à Mississauga. La requérante demande également à obtenir une licence de radiodiffusion lui permettant de poursuivre l'exploitation de cette entreprise, à la rétrocession de la licence actuelle émise à Pelmorex Radio Inc. Le réseau radiophonique Pelmorex produit et distribue trois services de musique incluant les formules musique country, vieux succès et musique contemporaine pour adulte ainsi que des émissions souscrites.

17. Roger de Brabant, au nom d'une société devant être constituée
Timmins (Ontario)

En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de faible puissance de langue anglaise à Timmins. La nouvelle

(channel 236LP) with an effective radiated power of 32 watts. The applicant is proposing a variety (pop, rock, dance, contemporary, country) music format. The applicant currently operates a low-power FM radio station (CHIM-FM) in the Timmins market.

18. NewCap Inc. (NewCap)

Corner Brook and Stephenville, Newfoundland

NewCap is requesting authority to acquire from Western Broadcasting Limited (Western), the assets of the radio programming undertaking CKXX-FM Corner Brook and its transmitter CKXX-FM-1 Stephenville. The applicant proposes to operate under the same terms and conditions as the current licence. The applicant is proposing to adhere to the Canadian Association of Broadcasters' (CAB) Canadian talent development plan by condition of licence, to make payments to third parties involved in Canadian talent development at the level identified for it in the CAB's "Distribution Guidelines for Canadian Talent Development", as set out in Public Notice CRTC 1995-196. NewCap would obtain a broadcasting licence to continue the operation of the undertaking when Western has surrendered its licence.

Deadline for intervention: October 22, 1999

September 10, 1999

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 1999-145

Radiomutuel inc.

Montréal, Gatineau, Shawinigan, Magog, Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Trois-Rivières, Jonquière, Québec and Chicoutimi, Québec

Application for authority from the Commission to change the effective control and ownership of broadcasting undertakings from Radiomutuel to Astral Communications inc. (Astral).

The transfer of all the shares of Radiomutuel to Astral was made through a recently formed wholly-owned subsidiary, Astral Acquisition inc., under an offer made public on June 8, 1999.

September 3, 1999

[38-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 1999-146

Call for Comments Concerning Order in Council P.C. 1999-1454

Summary

The Commission seeks public input for a report to the Governor in Council on the earliest possible establishment of a national French-language arts television service.

station serait exploitée à la fréquence 95,1 MHz (canal 236FP) avec une puissance apparente rayonnée de 32 watts. La requérante propose une formule musicale variée (populaire, rock, danse, contemporaine, country). La requérante exploite actuellement une station de radio FM de faible puissance (CHIM-FM) dans le marché de Timmins.

18. NewCap Inc. (NewCap)

Corner Brook et Stephenville (Terre-Neuve)

NewCap demande l'autorisation d'acquérir de Western Broadcasting Limited (Western), l'actif de l'entreprise de programmation de radio CKXX-FM Corner Brook et son émetteur CKXX-FM-1 Stephenville. La requérante propose les mêmes modalités et conditions d'exploitation que celles de la licence actuelle. La requérante propose de respecter, par condition de licence, le Plan de développement des talents canadiens de l'Association canadienne des radiodiffuseurs et de verser des paiements à des organismes tiers voués au développement des talents canadiens dans les proportions indiquées dans les « Lignes directrices de l'Association canadienne des radiodiffuseurs (l'ACR) relatives à la contribution de fonds au titre du développement des talents canadiens », telles qu'elles sont établies dans l'avis public CRTC 1995-196. NewCap obtiendrait une licence de radiodiffusion de cette entreprise lorsque Western aura rétrocédé sa licence.

Date limite d'intervention : le 22 octobre 1999

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1999-145

Radiomutuel inc.

Montréal, Gatineau, Shawinigan, Magog, Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Trois-Rivières, Jonquière, Québec et Chicoutimi (Québec)

Demande visant à obtenir l'autorisation du Conseil pour effectuer le changement de contrôle effectif et de propriété d'entreprises de radiodiffusion de Radiomutuel à Astral Communications inc. (Astral).

Le transfert de la totalité des actions de Radiomutuel à Astral s'est fait par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive récemment constituée, Astral Acquisition inc., dans le cadre d'une offre rendue publique le 8 juin 1999.

Le 3 septembre 1999

[38-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 1999-146

Appel d'observations concernant le décret C.P. 1999-1454

Sommaire

Le Conseil sollicite l'opinion du public sur l'opportunité de créer, dans les plus brefs délais, un service national de télévision national en français axé sur les arts, afin de pouvoir en faire rapport au gouverneur en conseil.

Background

On August 6, 1999, the Governor in Council issued Order in Council P.C. 1999-1454, a copy of which was published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 133, No. 34, p. 2431. The Order in Council (OIC) was issued pursuant to section 15 of the *Broadcasting Act* (the Act) which provides that the Governor in Council may request that the Commission hold hearings or make reports on any matter within its jurisdiction under the Act.

The OIC requests the Commission to report at the earliest time practicable, and not later than autumn 1999, on the earliest possible establishment across Canada of a French-language arts television service that reflects the uniqueness of Quebec culture and the needs and circumstances of French-language communities in other parts of Canada.

Call for comments

The Commission invites written comments from the public on this issue. The Commission will accept comments received on or before October 8, 1999. The Commission will not formally acknowledge receipt of written comments. It will, however, fully consider all comments and they will form part of the public file, provided that the procedures for filing set out below have been followed.

Questions

In order to assist interested parties in developing their submissions, but without limiting the scope of the comments, the Commission has set out below a number of questions for parties to address.

What are the key conditions (e.g. ownership structure, type of distribution, programming costs, cost to viewers, availability of advertising, nature of service, etc.) for the successful establishment of a national French-language arts service?

What types of programming content should be required for such a service to reflect the uniqueness of Quebec culture and the needs and circumstances of French-language communities in other parts of Canada?

How should such a service be made available to viewers in Quebec and to viewers in communities in other parts of Canada?

What are the factors that are relevant to the timing of the launch of such a new service?

Other information to be considered

In order to deal expeditiously with this issue, the Commission, in preparing its report, will consider information on the public record of the following proceedings:

- Public Notice CRTC 1999-97: Building on Success — A Policy Framework for Canadian Television
- Public Notice CRTC 1999-89: Licensing of new French-language specialty television undertakings — Introductory statement
- Public Notice CRTC 1999-74: Review of Access Rules for Pay/Specialty in Bilingual Markets — Call for Comments
- Public Notice CRTC 1999-19: Call for Comments on a Licensing Framework for New Pay and Specialty Services

September 8, 1999

Contexte

Le 6 août 1999, le gouverneur en conseil a émis le décret C.P. 1999-1454, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 133, n° 34, p. 2431. Le décret a été émis en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la radiodiffusion* (la Loi) qui stipule que le gouverneur en conseil peut demander au Conseil de tenir des audiences publiques ou de faire rapport sur toute question relevant de sa compétence aux termes de la Loi.

Dans ce décret, il est demandé au CRTC de faire rapport d'ici l'automne 1999, sur les possibilités d'établir dans les plus brefs délais, un service national de télévision des arts en français, qui tienne compte du caractère unique de la culture québécoise ainsi que des besoins et particularités des communautés francophones dans d'autres régions du Canada.

Appel d'observations

Le Conseil invite les parties intéressées à présenter leurs observations par écrit. Il tiendra compte des observations présentées au plus tard le 8 octobre 1999. Le Conseil n'accusera pas officiellement réception des observations écrites. Il en tiendra toutefois pleinement compte et il les versera au dossier public, à la condition que la procédure de dépôt mentionnée ci-dessous ait été suivie.

Questions

Afin d'aider les parties intéressées à préparer leur soumission, sans vouloir toutefois en limiter la portée, le Conseil expose ci-dessous les questions qu'il souhaiterait voir aborder.

Quelles sont les conditions (par exemple, la structure de propriété, la méthode de distribution, les coûts de la programmation, le coût pour le téléspectateur, la disponibilité des sources de publicité, la nature du service, etc.) nécessaires au succès d'un service national de télévision de langue française axé sur les arts?

Quel contenu de programmation exiger, pour s'assurer qu'il reflète bien le caractère unique de la culture québécoise ainsi que les besoins et les particularités des autres communautés francophones du Canada?

Comment ce nouveau service devrait-il être offert aux téléspectateurs du Québec et à ceux des autres communautés canadiennes?

Quels facteurs considérer pour déterminer le moment le plus propice au lancement d'un tel service?

Autres informations à étudier

Afin d'accélérer le travail entourant cette question, le Conseil rédigera son rapport à la lumière des informations versées aux dossiers publics suivants :

- Avis public CRTC 1999-97 : La politique télévisuelle au Canada : Misons sur nos succès
- Avis public CRTC 1999-89 : Attribution de licences à de nouvelles entreprises d'émissions spécialisées de langue française — Préambule
- Avis public CRTC 1999-74 : Examen des règles relatives à l'accès aux services spécialisés et de télévision payante canadiens dans les marchés bilingues — Appel d'observations
- Avis public CRTC 1999-19 : Appel d'observations sur un cadre de réglementation pour les nouveaux services spécialisés et de télévision payante

Le 8 septembre 1999

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-147

Câblo Rouge inc.
Pont Rouge, Quebec

The Commission announces that it has approved, by Letter of Authority A99-0109 dated August 23, 1999, a change in the control of Câblo Rouge inc., licensee of the cable distribution undertaking serving Pont Rouge. Following the transaction, Léo Juneau will control the company.

September 10, 1999

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1999-147

Câblo Rouge inc.
Pont Rouge (Québec)

Le Conseil annonce l'approbation (lettre d'approbation A99-0109 du 23 août 1999) de la demande visant le changement de contrôle de Câblo Rouge inc., titulaire de la licence de l'entreprise de distribution par câble qui dessert Pont Rouge. À la suite de la transaction, Léo Juneau contrôlera la société.

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-148

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary, Banff and Lake Louise, Alberta, and Invermere,
British Columbia

Rawlco (Toronto) Ltd.
Toronto, Ontario

The Commission announces that it has approved, by Letters of Authority A99-0107 and A99-0108 dated August 16, 1999, the transfer of control of Rawlco (Alberta) Ltd., licensee of radio programming undertakings CFFR and CKIS-FM Calgary and its transmitters CKIS-FM-1 Banff, CKIS-FM-2 Lake Louise and CKIS-FM-3 Invermere, and of Rawlco (Toronto) Ltd., licensee of radio programming undertaking CISS-FM Toronto, through the transfer of all issued and outstanding shares held by each licensee to Rogers Broadcasting Limited (RBL).

September 10, 1999

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1999-148

Rawlco (Alberta) Ltd.
Calgary, Banff et Lake Louise (Alberta) et Invermere
(Colombie-Britannique)

Rawlco (Toronto) Ltd.
Toronto (Ontario)

Le Conseil annonce l'approbation (lettres d'approbation A99-0107 et A99-0108 du 16 août 1999) des demandes visant le transfert de contrôle de Rawlco (Alberta) Ltd., titulaire des entreprises de programmation de radio CFFR et CKIS-FM Calgary et ses émetteurs CKIS-FM-1 Banff, CKIS-FM-2 Lake Louise et CKIS-FM-3 Invermere, et de Rawlco (Toronto) Ltd., titulaire de l'entreprise de programmation de radio CISS-FM Toronto, par le transfert de toutes les actions émises en circulation détenues par chaque titulaire à Rogers Broadcasting Limited (RBL).

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-149

Rawlco (Ottawa) Ltd.
Ottawa, Ontario

The Commission announces that it has approved, by Letter of Authority A99-0101 dated August 6, 1999, the transfer of control of Rawlco (Ottawa) Ltd., licensee of radio programming undertakings CJMJ-FM and CFGO Ottawa, through the transfer of 87.5 percent of the issued and outstanding shares held by Rawlco Inc. to CHUM Limited (CHUM). Rawlco Inc. will own the remaining 12.5 percent interest.

September 10, 1999

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1999-149

Rawlco (Ottawa) Ltd.
Ottawa (Ontario)

Le Conseil annonce l'approbation (lettre d'approbation A99-0101 du 6 août 1999) des demandes visant le transfert de contrôle de Rawlco (Ottawa) Ltd., titulaire des entreprises de programmation de radio CJMJ-FM et CFGO Ottawa, par le transfert de 87,5 p. 100 des actions émises et en circulation détenues par Rawlco Inc. à CHUM Limited (CHUM). Rawlco Inc. détiendra les autres 12,5 p. 100.

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-150

578223 British Columbia Ltd.
Chilliwack, Hope and Abbotsford, British Columbia

The Commission announces that it has approved, by Letter of Authority A99-0112 dated August 30, 1999, a transfer of the ownership and control of 578223 British Columbia Ltd. (Fraser Newco) to Rogers Broadcasting Limited (RBL). Fraser Newco is the licensee of the radio programming undertakings CHWK Chilliwack, CKGO Hope and its transmitter CKGO-FM-1 Boston Bar, CKMA Abbotsford, CKSR-FM Chilliwack and its transmitters CFSR-FM Mount Seymour and CFSR-FM-1 Abbotsford (including digital radio broadcasting transmitters of CKSR-FM at Mount Seymour and Burnaby). The transfer was effected through the transfer of all issued and outstanding common shares of Fraser Newco held by Fraser Valley Broadcasters Ltd. to RBL.

September 10, 1999

[38-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 1999-151

Western Canada and Territories Region

1. Okanagan Skeena Group Limited (Okanagan)
British Columbia, Alberta and Northwest Territories

Okanagan is requesting authority to change its ownership and control through the transfer of all of its issued and outstanding shares to TCI Acquisition Corporation (TCI), a wholly-owned subsidiary of Telemedia Communications Inc. (Telemedia). Okanagan is licensed as a radio programming undertaking, a television programming undertaking and a cable distribution undertaking, and serves several locations in British Columbia, in Alberta and in the Northwest Territories. Its acquisition by TCI would allow Telemedia to enter markets where it is not currently active.

Deadline for intervention: September 30, 1999

September 10, 1999

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1999-150

578223 British Columbia Ltd.
Chilliwack, Hope et Abbotsford (Colombie-Britannique)

Le Conseil annonce l'approbation (lettre d'approbation A99-0112 du 30 août 1999), des demandes visant à effectuer un changement de propriété et de contrôle de 578223 British Columbia Ltd. (Fraser Newco) à Rogers Broadcasting Limited (RBL). Fraser Newco est titulaire des entreprises de programmation de radio CHWK Chilliwack, CKGO Hope et son émetteur CKGO-FM-1 Boston Bar, CKMA Abbotsford, CKSR-FM Chilliwack et ses émetteurs CFSR-FM Mount Seymour et CFSR-FM-1 Abbotsford (y compris les émetteurs de radiodiffusion numérique de CKSR-FM à Mount Seymour et à Burnaby). Le transfert a été effectué par le transfert, de Fraser Valley Broadcasters Ltd. à RBL, de toutes les actions ordinaires émises et en circulation de Fraser Newco.

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 1999-151

Région de l'Ouest du Canada et Territoires

1. Okanagan Skeena Group Limited (Okanagan)
Colombie-Britannique, Alberta et Territoires du Nord-Ouest

Okanagan demande l'autorisation de changer sa propriété et son contrôle par le transfert de toutes ses actions émises et en circulation à TCI Acquisition Corporation (TCI), filiale à part entière de Télémedia Communications inc. (Télémedia). Okanagan est titulaire d'entreprises de radio, de télévision et de cablôdistribution et dessert plusieurs localités en Colombie-Britannique, en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. Son acquisition par TCI permettrait à Télémedia d'entrer dans les marchés dans lesquels elle n'est pas active actuellement.

Date limite d'intervention : le 30 septembre 1999

Le 10 septembre 1999

[38-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**ACF ACCEPTANCE II LLC****DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 2, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Security Agreement — Chattel Mortgage dated as of September 2, 1999, between ACF Acceptance II LLC, as Debtor, and European American Bank, as Secured Party, relating to 193 cars.

September 2, 1999

AIRD & BERLIS
Barristers and Solicitors

[38-1-o]

ACF INDUSTRIES, INCORPORATED**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 2, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Supplement No. 14 dated as of September 2, 1999, to Loan, Chattel Mortgage and Security Agreement dated as of May 24, 1994, between ACF Industries, Incorporated, as Debtor, and European American Bank, as Secured Party, relating to 56 cars.

September 2, 1999

AIRD & BERLIS
Barristers and Solicitors

[38-1-o]

BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 2, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Assignment and Assumption Agreement dated as of August 31, 1999, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.

September 7, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[38-1-o]

BOMBARDIER FINANCE INC.**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 2, 1999, the following

AVIS DIVERS**ACF ACCEPTANCE II LLC****DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis et par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 2 septembre 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Contrat de garantie — hypothèque mobilière en date du 2 septembre 1999 entre la ACF Acceptance II LLC, en qualité de débiteur, et la European American Bank, en qualité de créancier, concernant 193 wagons.

Le 2 septembre 1999

Les conseillers juridiques
AIRD & BERLIS

[38-1-o]

ACF INDUSTRIES, INCORPORATED**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis et par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 2 septembre 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Quatorzième supplément en date du 2 septembre 1999 à l'accord de prêt, à l'hypothèque mobilière et au contrat de garantie en date du 24 mai 1994 entre la ACF Industries, Incorporated, en qualité de débiteur, et la European American Bank, en qualité de créancier, concernant 56 wagons.

Le 2 septembre 1999

Les conseillers juridiques
AIRD & BERLIS

[38-1-o]

BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 2 septembre 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de convention de cession et prise en charge en date du 31 août 1999 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.

Le 7 septembre 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[38-1-o]

BOMBARDIER FINANCE INC.**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 2 septembre 1999

document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Assignment and Assumption Agreement dated as of August 31, 1999, between Greenbrier Leasing Limited and Bombardier Finance Inc.

September 7, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[38-1-o]

BUCHANAN FOREST PRODUCTS LTD.

PLANS DEPOSITED

Buchanan Forest Products Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans 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, Buchanan Forest Products Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Thunder Bay at 189 Red River Road, Thunder Bay, Ontario, under deposit number 404979, a description of the site and plans of a bridge over the Collins River between Bukemunga and Rushbay Lakes, 21 km southwest of Armstrong, Ontario.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Thunder Bay, September 9, 1999

ADAMSON CONSULTING
BRUCE ADAMSON, P.Eng.
Owner

[38-1-o]

COMMERCIAL UNION ASSURANCE COMPANY PLC

CHANGE OF NAME

Notice is hereby given that Commercial Union Assurance Company plc intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act* (Canada), to change the name under which it is authorized to insure risks to CGU International Insurance plc effective October 1, 1999.

Toronto, August 27, 1999

STIKEMAN, ELLIOTT
Solicitors

[36-4-o]

COMMONWEALTH EDISON COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 3, 1999, the following

le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de convention de cession et prise en charge en date du 31 août 1999 entre la Greenbrier Leasing Limited et la Bombardier Finance Inc.

Le 7 septembre 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[38-1-o]

BUCHANAN FOREST PRODUCTS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Buchanan Forest Products Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans 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 Buchanan Forest Products Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Thunder Bay au 189, chemin Red River, Thunder Bay (Ontario), sous le numéro de dépôt 404979, une description de l'emplacement et les plans d'un pont au-dessus de la rivière Collins, entre les lacs Bukemunga et Rushbay, à 21 km au sud-ouest de Armstrong (Ontario).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Thunder Bay, le 9 septembre 1999

ADAMSON CONSULTING
Le propriétaire
BRUCE ADAMSON, ing.

[38-1-o]

COMMERCIAL UNION ASSURANCE COMPANY PLC

CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE

Avis est par les présentes donné que la Commercial Union Assurance Company plc a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières du Canada, en vertu de l'article 576 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), visant à changer la raison sociale sous laquelle celle-ci est autorisée à garantir des risques à CGU International Insurance plc, applicable à compter du 1^{er} octobre 1999.

Toronto, le 27 août 1999

Les conseillers juridiques
STIKEMAN, ELLIOTT

[36-4-o]

COMMONWEALTH EDISON COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 3 septembre 1999

document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement (Rider No. 4) effective as of July 27, 1999, between Newcourt Capital USA, Inc. and Commonwealth Edison Company.

September 8, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[38-1-o]

FLEX LEASING II, LLC

FLEX LEASING CORPORATION

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 1, 1999, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Security Agreement — Chattel Mortgage dated as of August 31, 1999, between First Security Bank, National Association, as Administrative Agent and Trustee for the Lenders, and Flex Leasing II, LLC ("Flex II LLC");
2. Memorandum of Partial Assignment of Lease dated as of August 31, 1999, of Schedule No. 1 (and all equipment leased thereunder) dated as of August 24, 1998, to the Lease dated as of August 24, 1998, between Flex Leasing Corporation ("FLC"), as Lessor, and J.M. Huber Corporation, as Lessee, in favour of Flex II LLC, as new Lessor;
3. Memorandum of Partial Assignment of Lease dated as of August 31, 1999, of Schedule No. 1 (and all equipment leased thereunder) dated as of May 14, 1999, as amended, to the Lease dated as of May 14, 1999, between FLC, as Lessor, and Holnam, Inc., as Lessee, in favour of Flex II LLC, as new Lessor;
4. Memorandum of Partial Assignment of Lease dated as of August 31, 1999, of Schedule No. 1 (and all equipment leased thereunder) dated as of August 7, 1998, to the Lease dated as of August 7, 1998, between FLC, as Lessor, and Phillips Petroleum Company, as Lessee, in favour of Flex II LLC, as new Lessor;
5. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the lease dated as of June 29, 1999, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and Union Pacific Railroad Company, as Lessee;
6. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the Lease dated as of March 3, 1997, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and Norfolk Southern Railway Company, as Lessee;
7. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the Lease dated as of December 8, 1998, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and Southern Railway of British Columbia Limited, as Lessee;
8. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the Lease dated as of May 28, 1998, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and CSX Transportation, Inc., as Lessee;
9. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the Lease dated as of July 30, 1999, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and Georgia Power Company, as Lessee;

le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location (quatrième annexe) en vigueur à partir du 27 juillet 1999 entre la Newcourt Capital USA, Inc. et la Commonwealth Edison Company.

Le 8 septembre 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[38-1-o]

FLEX LEASING II, LLC

FLEX LEASING 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^{er} septembre 1999 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé de convention de sûreté — hypothèque mobilière daté du 31 août 1999 intervenu entre la First Security Bank, National Association, en qualité de mandataire chargé de l'administration et de fiduciaire des prêteurs, et la Flex Leasing II, LLC (« Flex II LLC »);
2. Résumé de cession partielle du contrat de location daté du 31 août 1999 visant l'annexe n° 1 (et tout le matériel loué en vertu de celle-ci) datée du 24 août 1998 du contrat de location daté du 24 août 1998 intervenu entre la Flex Leasing Corporation (« FLC »), en qualité de bailleur, et la J.M. Huber Corporation, en qualité de preneur à bail, en faveur de la Flex II LLC, en qualité de nouveau bailleur;
3. Résumé de cession partielle du contrat de location daté du 31 août 1999 visant l'annexe n° 1 (et tout le matériel loué en vertu de celle-ci) en sa version modifiée en date du 14 mai 1999 du contrat de location daté du 14 mai 1999, intervenu entre la FLC, en qualité de bailleur, et la Holnam, Inc., en qualité de preneur à bail, en faveur de la Flex II LLC, en qualité de nouveau bailleur;
4. Résumé de cession partielle du contrat de location daté du 31 août 1999 visant l'annexe n° 1 (et tout le matériel loué en vertu de celle-ci) datée du 7 août 1998 du contrat de location daté du 7 août 1998 intervenu entre la FLC, en qualité de bailleur, et la Phillips Petroleum Company, en qualité de preneur à bail, en faveur de la Flex II LLC, en qualité de nouveau bailleur;
5. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 29 juin 1999, intervenu entre la Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la Union Pacific Railroad Company, en qualité de preneur à bail;
6. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 3 mars 1997, intervenu entre la Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la Norfolk Southern Railway Company, en qualité de preneur à bail;
7. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 8 décembre 1998 intervenu entre la Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la Southern Railway of British Columbia Limited, en qualité de locataire;
8. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 28 mai 1998 intervenu entre la

10. Memorandum of Lease dated as of August 31, 1999, of the Lease dated as of October 19, 1998, between Flex II LLC, as Successor Lessor by Assignment from FLC, and South Carolina Electric & Gas Company (on its own behalf and as agent for its affiliate South Carolina Generating Company, Inc.), as Lessee; and

11. Release of a Part of Security of Collateral and the Security Interest in Related Leases Thereof dated as of August 31, 1999, by Nationsbanc Leasing Corporation for the benefit of FLC.

Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la CSX Transportation, Inc., en qualité de locataire;

9. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 30 juillet 1999 intervenu entre la Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la Georgia Power Company, en qualité de locataire;

10. Résumé de contrat de location daté du 31 août 1999 du contrat de location daté du 19 octobre 1998, intervenu entre la Flex II LLC, en qualité de bailleur remplaçant en vertu d'une cession faite par la FLC, et la South Carolina Electric & Gas Company (pour son propre compte et en qualité de mandataire de la société membre de son groupe, la South Carolina Generating Company, Inc.), en qualité de locataire;

11. Libération d'une partie de garantie et de nantissement dans les contrats de location y afférents, accordée en date du 31 août 1999 par la Nationsbanc Leasing Corporation en faveur de la FLC.

September 1, 1999

HEENAN BLAIKIE
Solicitors

[38-1-o]

Le 1^{er} septembre 1999

Les conseillers juridiques
HEENAN BLAIKIE

[38-1-o]

LA FONDATION DES BÂTISSEURS DE L'ESPOIR EN HAÏTI

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that La Fondation des Bâisseurs de l'Espoir en Haïti intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

September 3, 1999

M. ROGER ST-ARNEAULT
President

[38-1-o]

LA FONDATION DES BÂTISSEURS DE L'ESPOIR EN HAÏTI

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que La Fondation des Bâisseurs de l'Espoir en Haïti demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 3 septembre 1999

Le président
M. ROGER ST-ARNEAULT

[38-1-o]

GREENBRIER LEASING, LTD.

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 1, 1999, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement effective as of January 1, 1999, between Greenbrier Leasing, Ltd. and Prairie Malt Limited.

September 7, 1999

MCCARTHY TÉTRAULT
Solicitors

[38-1-o]

GREENBRIER LEASING, LTD.

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 1^{er} septembre 1999 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1999 entre la Greenbrier Leasing, Ltd. et la Prairie Malt Limited.

Le 7 septembre 1999

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT

[38-1-o]

HABIB BANK AG ZURICH

LETTERS PATENT

Notice is hereby given that Habib Bank AG Zurich intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to Part III of the *Bank Act*, for letters patent

HABIB BANK AG ZURICH

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que la Habib Bank AG Zurich a l'intention de soumettre au surintendant des institutions financières, en vertu de la partie III de la *Loi sur les banques*, une

incorporating a Schedule II bank under the name Habib Canadian Bank, in English, and Banque Habib Canadienne, in French.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Registration and Approvals Division, 255 Albert Street, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before October 20, 1999.

Toronto, August 16, 1999

GOWLING, STRATHY & HENDERSON
Barristers and Solicitors

[35-4-o]

HOME SAVINGS & LOAN CORPORATION

NOTICE OF INTENTION

Notice is hereby given that Home Savings & Loan Corporation (the "Company") declares its intention to apply to the Minister of Finance for the issue of letters patent continuing the Company as a trust company under the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) with the name Home Trust Company, in the English form, and Société de Fiducie Home, in the French form.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before November 15, 1999, to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Toronto, September 10, 1999

SHARRON I. HATTON
Corporate Secretary

[38-4-o]

ING CANADA INC.

EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.

LETTERS PATENT

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 25 of the *Insurance Companies Act*, S.C., 1991, c. 47, that ING Canada Inc. and Equisure Financial Network Inc. intend to file an application with the Superintendent of Financial Institutions of Canada for letters patent incorporating Northbrooke General Insurance Company of Canada for the purpose of transacting the business of property, liability, automobile, boiler and machinery, fidelity and marine insurance.

Any person objecting to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before October 19, 1999.

Toronto, August 21, 1999

ING CANADA INC.
FRANÇOISE GUÉNETTE
*Senior Vice-President, Legal and
Corporate Services, and Secretary*
EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.
ROBERT F. HUTCHINSON
*Senior Vice-President and
General Counsel*

[35-4-o]

demande de lettres patentes constituant une banque de l'annexe II sous la dénomination sociale de Banque Habib Canadienne, en français, et Habib Canadian Bank, en anglais.

Toute personne qui s'oppose à l'émission de ces lettres patentes peut s'adresser par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 20 octobre 1999.

Toronto, le 16 août 1999

Les avocats
GOWLING, STRATHY & HENDERSON

[35-4-o]

HOME SAVINGS & LOAN CORPORATION

AVIS D'INTENTION

Avis est donné par les présentes que Home Savings & Loan Corporation (la « société ») a l'intention de demander au ministre des Finances de délivrer des lettres patentes en vue de constituer une société de fiducie aux termes de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) portant le nom de Home Trust Company, en anglais, et de Société de Fiducie Home, en français.

Toute personne s'opposant à la délivrance de ces lettres patentes peut, avant le 15 novembre 1999, notifier par écrit son opposition au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Toronto, le 10 septembre 1999

La secrétaire de la société
SHARRON I. HATTON

[38-4-o]

ING CANADA INC.

EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que ING Canada Inc. et Equisure Financial Network Inc. ont l'intention de présenter une requête, au titre de l'article 25 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, L.C. (1991), ch. 47, auprès du surintendant des institutions financières du Canada, pour obtenir des lettres patentes constituant en personne morale la Compagnie d'assurance générale Northbrooke du Canada, afin d'exercer des activités relatives aux assurances de biens, responsabilité, automobile, chaudières et machines, détournements et maritimes.

Quiconque s'oppose à la présente proposition de constitution en personne morale peut soumettre une opposition par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 19 octobre 1999.

Toronto, le 21 août 1999

ING CANADA INC.
*La première vice-présidente, services
cororatifs et juridiques, et secrétaire*
FRANÇOISE GUÉNETTE
EQUISURE FINANCIAL NETWORK INC.
*Le premier vice-président et
chef des affaires juridiques*
ROBERT F. HUTCHINSON

[35-4-o]

LE MANS RÉ**APPLICATION FOR AN ORDER**

Notice is hereby given that Le Mans Ré, an affiliated company of Les Mutuelles du Mans Assurances Group, which is based in Le Mans, France, intends to make an application, pursuant to section 574 of the *Insurance Companies Act*, for an order approving the insuring in Canada of risks falling within the following classes of insurance, namely, property, accident and sickness, automobile, boiler and machinery, fidelity, liability and surety, limited to the business of reinsurance.

August 30, 1999

L. RUI QUINTAL
Chief Agent

[37-4-o]

LE MANS RÉ**DEMANDE D'ORDONNANCE**

Avis est par les présentes donné que Le Mans Ré, une filiale du Groupe Mutuelles du Mans Assurances qui est situé à Le Mans, France, a l'intention de présenter, conformément à l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, une demande d'ordonnance l'autorisant à offrir au Canada de l'assurance dans les catégories de risques suivantes, notamment biens, accidents et maladie, automobile, chaudières et machines, détournements, responsabilité et caution, limitée aux affaires de réassurance.

Le 30 août 1999

L'agent principal
L. RUI QUINTAL

[37-4-o]

MARVEL RAPIDS GOLF COURSE**PLANS DEPOSITED**

Marvel Rapids Golf Course hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans 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, Marvel Rapids Golf Course has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Peterborough County, at Peterborough, Ontario, under deposit number 0667058, a description of the site and plans of two foot bridges over Eels Creek, in Lot 1, Concession 13, Chandos Township, from the north side to the south side of the creek (234 Jeff Road).

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Peterborough, September 3, 1999

GORDON OSBORNE
Applicant

[38-1-o]

MARVEL RAPIDS GOLF COURSE**DÉPÔT DE PLANS**

Marvel Rapids Golf Course donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans 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. Marvel Rapids Golf Course a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du comté de Peterborough, à Peterborough (Ontario), sous le numéro de dépôt 0667058, une description de l'emplacement et les plans de deux passerelles au-dessus du ruisseau Eels, dans le lot 1, concession 13, canton de Chandos, du côté nord au côté sud du ruisseau (234, chemin Jeff).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Peterborough, le 3 septembre 1999

Le requérant
GORDON OSBORNE

[38-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND HIGHWAYS OF BRITISH COLUMBIA**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation and Highways of British Columbia hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans 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 Ministry of Transportation and Highways of British Columbia has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kamloops, at Kamloops, British Columbia, drawing number 1038-22, Land Registry Reference (deposit) number NEP65035, a plan of the bridge on Canyon Creek Road No. 13, located over the Columbia River on highway right-of-way through SE Quarter, Section 30, Township 26, Range 21, near Nicholson, British Columbia. The clearance will be 2.2 metres

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND HIGHWAYS OF BRITISH COLUMBIA**DÉPÔT DE PLANS**

Le Ministry of Transportation and Highways of British Columbia (ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans 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. Le Ministry of Transportation and Highways of British Columbia a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kamloops, à Kamloops (Colombie-Britannique), dessin numéro 1038-22, numéro de dépôt NEP65035, un plan du pont situé sur le chemin Canyon Creek n° 13, au-dessus de la rivière Columbia sur l'emprise routière qui traverse le quartier sud-est,

above 100-year high water, with a channel width of 30.7 metres. This exceeds the clearance of the existing bridge, which is scheduled for removal.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Director General, Marine Navigation Services, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

For further information, please contact the Ministry of Transportation and Highways, Bridge Branch, 4D-940 Blanshard Street, P.O. Box 9850, Station Prov. Govt., Victoria, British Columbia V8W 9T5.

Victoria, August 31, 1999

HARRY LALI
Minister

[38-1-o]

NOVA FISH FARMS INC.

PLANS DEPOSITED

Nova Fish Farms Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans 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, Nova Fish Farms Inc. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and at St. Alban's Town Hall, in the Town of St. Alban's, in the Electoral District of Burin—St. George's, Newfoundland, under deposit number 990909-001, a description of the site and plans of a proposed aquaculture site (salmon and trout) in Hardy Cove, at Bay d'Espoir, Newfoundland, adjacent to and west of Rôti Point lighthouse.

And take notice that the project is presently being screened pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment as it relates to areas of federal responsibility should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland A1C 5X1.

St. Alban's, September 8, 1999

FRANCES KEALEY
Office Manager

[38-1-o]

SPRUCE FALLS INC.

PLANS DEPOSITED

Spruce Falls Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans 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, Spruce Falls Inc. has deposited with the Minister of Fisheries

section 30, township 26, Rang 21, près de Nicholson (Colombie-Britannique). La hauteur libre est de 2,2 mètres au-dessus du niveau des eaux le plus élevé depuis 100 ans et la largeur du chenal est de 30,7 mètres, ce qui excède la hauteur libre du pont existant, lequel sera démoli.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime et sur l'environnement doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur général, Services à la navigation maritime, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Ministry of Transportation and Highways, Bridge Branch, 940, rue Blanshard, Pièce 4D, Case postale 9850, Succursale Prov. Govt. Victoria (Colombie-Britannique) V8W 9T5.

Victoria, le 31 août 1999

Le ministre
HARRY LALI

[38-1]

NOVA FISH FARMS INC.

DÉPÔT DE PLANS

La Nova Fish Farms Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans 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 Nova Fish Farms Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et à l'hôtel de ville de St. Alban's, dans la municipalité de St. Alban's, circonscription électorale de Burin—St. George's (Terre-Neuve), sous le numéro de dépôt 990909-001, une description de l'emplacement et les plans d'un site d'aquaculture (saumons et truites) que l'on propose d'installer dans l'anse Hardy à Bay d'Espoir (Terre-Neuve), près du phare de la pointe Rôti et à l'ouest de ce dernier.

Le projet fait présentement l'objet d'un examen préalable en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime et sur l'environnement en ce qui a trait aux compétences fédérales doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve) A1C 5X1.

St. Alban's, le 8 septembre 1999

La chef de bureau
FRANCES KEALEY

[38-1-o]

SPRUCE FALLS INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société Spruce Falls Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans 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 Spruce Falls Inc. a, en vertu de

and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Cochrane, Ontario, under deposit number 0496304, a description of the site and plans of the bridge reconstruction over Shack Creek at mile 28, on the Swanson Haul Road.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Kapuskasing, September 10, 1999

CHAD J. MCQUADE
Forestry and Engineering Technician

[38-1-o]

l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Cochrane (Ontario), sous le numéro de dépôt 0496304, une description de l'emplacement et les plans de la réfection d'un pont au-dessus du ruisseau Shack, au mille 28 sur le chemin Swanson Haul.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Kapuskasing, le 10 septembre 1999

Le technicien en génie forestier
CHAD J. MCQUADE

[38-1-o]

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

	<i>Page</i>
Agriculture and Agri-Food, Dept. of	
Rules Amending the Licensing and Arbitration Regulations.....	2724
Rules of the Review Tribunal (Agriculture and Agri-Food)	2727
 Canadian Food Inspection Agency	
Regulations Amending the Dairy Products Regulations	2734
 Human Resources Development, Dept. of	
Regulations Amending the Employment Insurance Regulations.....	2738
 Transport, Dept. of	
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Incomplete Vehicles)	2741
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Liquefied Petroleum Gas)	2755
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicles Imported Temporarily for Special Purposes, Compliance Labels and Competition Vehicles).....	2765

	<i>Page</i>
Agriculture et de l'Agroalimentaire, min. de l'	
Règles modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage.....	2724
Règles de la Commission de révision (agriculture et agroalimentaire).....	2727
 Agence canadienne d'inspection des aliments	
Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers.....	2734
 Développement des ressources humaines, min. du	
Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi.....	2738
 Transports, min. des	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules incomplets)	2741
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (gaz de pétrole liquéfié)	2755
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules importés temporairement à des fins spéciales, étiquettes de conformité et véhicules de compétition)	2765

Rules Amending the Licensing and Arbitration Regulations

Statutory Authority

Canada Agricultural Products Act

Sponsoring Department

Department of Agriculture and Agri-Food

Règles modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage

Fondement législatif

Loi sur les produits agricoles au Canada

Ministère responsable

Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Review Tribunal, a quasi-judicial body, was established under the *Canada Agricultural Products Act* (CAP Act), R.S., 1985, c. 20 (4th Supp.) to review decisions of the Board of Arbitration relating to breaches of regulations relating to the importation and exportation of agricultural products. Recently, pursuant to the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* (AMP Act), S.C., 1995, c. 40 its mandate was expanded to provide persons affected with the opportunity to request reviews of administrative decisions awarding compensation under the CAP Act or reviews of decisions imposing penalties and warnings under the AMP Act for breaches of various health and safety regulations relating to agriculture.

Pursuant to subsection 8(3) of the CAP Act, the Review Tribunal is given the authority to make rules governing its practice, procedures and work. The existing rules, pertaining only to hearings conducted under the CAP Act, have to be amended in order to include hearings conducted under the AMP Act, ensuring that persons affected are treated with administrative fairness and in a uniform manner. It also made sense to re-work the rules for hearings under the CAP Act in order to bring consistency in the rules followed by the Review Tribunal. Consequently, Part III of the *Licensing and Arbitration Regulations*, which used to govern the Tribunal's practice and procedure regarding hearings under the CAP Act, must be revoked.

The new rules clearly set out the review process which must be adhered to under both the CAP and AMP Acts from the time of filing a request for review to the time at which a decision is sent out. They are self-explanatory and easy to follow. They will assist the Review Tribunal in carrying out its mission in a structured manner.

When the new rules were developed, Part III of the *Licensing and Arbitration Regulations* (old rules) was taken into consideration. For this reason, the new and old rules are similar.

Alternatives

There are no alternatives.

Benefits and Costs

There are no extra costs associated with revoking the rules of procedure set out in Part III of the *Licensing and Arbitration Regulations*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La Commission de révision, organisme quasi judiciaire, a été instituée conformément à la *Loi sur les produits agricoles au Canada* (LPAC), L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.) afin de réviser les décisions du Conseil d'arbitrage se rapportant aux violations des règlements régissant l'importation et l'exportation des produits agricoles. Récemment, en vertu de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaires* (LSAPAA), L.C. (1995), ch. 40, son mandat a été élargi afin de donner aux personnes touchées la possibilité de demander que soient réexaminées les décisions administratives accordant une indemnisation en vertu de la LPAC ou les décisions imposant des sanctions et des avertissements en vertu de la LSAPAA.

Le paragraphe 8(3) de la LPAC confère à la Commission de révision le pouvoir d'établir des règles régissant ses pratiques, sa procédure et l'exercice de ses activités. Les règles actuelles, qui ne se rapportent qu'aux audiences exécutées selon la LPAC, doivent être modifiées afin d'inclure celles effectuées selon la LSAPAA et garantir ainsi le traitement uniforme et impartial sur le plan administratif des personnes touchées. Il était également logique de reformuler les règles des audiences en vertu de la LPAC afin d'assurer la cohérence des règles suivies par la Commission de révision. Par conséquent, l'abrogation de la partie III du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, qui régissait les pratiques et la procédure de la Commission en matière d'audiences en vertu de la LPAC, s'imposait.

Les nouvelles règles énoncent clairement le processus de révision auquel il faut adhérer selon les deux lois en question, et cela à partir du moment où une demande de révision est remplie jusqu'au moment où une décision est prononcée. Ces règles sont explicites et faciles à suivre. Elles aideront la Commission de révision à remplir son mandat de façon structurée.

Lors de l'élaboration des nouvelles règles, on a pris en considération la partie III du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* (anciennes règles). C'est pourquoi les nouvelles règles et les anciennes sont similaires.

Solutions de rechange

Il n'y a pas de solution de rechange.

Avantages et coûts

Il n'y a pas de coûts supplémentaires associés à l'abrogation des règles de procédure énoncées dans la partie III du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*.

Consultation

As the new rules were prepared, the rules of procedure of a number of other quasi-judicial agencies and tribunals were taken into account, and current administrative law principles were researched, in order to make sure the rules were up to date.

Before final approval of the Rules of the Review Tribunal, interested agencies and industries were sent correspondence requesting their comments. Some were quite interested while others were not. All comments were compiled and a final draft of the rules was put together.

Compliance and Enforcement

Not applicable.

Contact person

Chantal Houle, Registrar Review Tribunal, Experimental Farm, Building 60, Ottawa, Ontario K1A 0C6, (613) 792-2087 (Telephone), (613) 792-2088 (Facsimile), houlec@em.agr.ca (Electronic mail).

Consultations

On a préparé ces nouvelles règles en tenant compte de la procédure suivie par un certain nombre de tribunaux et d'organismes quasi judiciaires et en consultant les principes actuels du droit administratif afin de s'assurer qu'elles étaient à jour.

Avant l'approbation définitive des règles de la Commission de révision, on a demandé par courrier les commentaires des industries et organismes concernés. Certains ont été très intéressés, d'autres pas. Tous les commentaires ont été colligés et une ébauche finale des règles a été établie.

Respect et exécution

Ne s'applique pas.

Personne-ressource

Chantal Houle, Registrare, Commission de révision, Ferme expérimentale, Édifice 60, Ottawa (Ontario) K1A 0C6, (613) 792-2087 (téléphone), (613) 792-2088 (télécopieur), houlec@em.agr.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Review Tribunal, pursuant to subsection 8(3)^a of the *Canada Agricultural Products Act*,^b proposes, with the approval of the Governor in Council, to make the annexed *Rules Amending the Licensing and Arbitration Regulations*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Rules within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Chantal Houle, Registrar, Review Tribunal, Experimental Farm, Building 60, Ottawa, Ontario K1A 0C6, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

RULES AMENDING THE LICENSING AND ARBITRATION REGULATIONS**AMENDMENTS**

1. The definitions "appellant" and "respondent" in section 2 of the *Licensing and Arbitration Regulations*¹ are repealed.

2. The headings before section 38 and sections 38 and 39 of the Regulations are repealed.

3. (1) The portion of subsection 40(1) of the Regulations before paragraph (b) is repealed.

(2) Subsections 40(2) to (4) of the Regulations are repealed.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que la Commission de révision, en vertu du paragraphe 8(3)^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*,^b se propose, avec l'approbation du gouverneur en conseil, d'établir les *Règles modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règles dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Chantal Houle, Registrare, Commission de révision, Ferme expérimentale, Édifice 60, Ottawa (Ontario) K1A 0C6. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

RÈGLES MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DÉLIVRANCE DE PERMIS ET L'ARBITRAGE**MODIFICATIONS**

1. Les définitions de « appellant » et « intimé », à l'article 2 du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*¹, sont abrogées.

2. Les intertitres précédant l'article 38 et les articles 38 et 39 du même règlement sont abrogés.

3. (1) Le passage du paragraphe 40(1) du même règlement précédant l'alinéa b) est abrogé.

(2) Les paragraphes 40(2) à (4) du même règlement sont abrogés.

^a S.C., 1995, c. 40, ss. 32(1)

^b R.S., 1985, c. 20 (4th Suppl.)

¹ SOR/84-432

^a L.C. (1995), ch. 40, par. 32(1)

^b L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)

¹ DORS/84-432

4. Sections 41 to 44² of the Regulations are repealed.

COMING INTO FORCE

5. These Rules come into force on the day on which they are registered.

[38-1-o]

4. Les articles 41 à 44² du même règlement sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

[38-1-o]

² SOR/98-132

² DORS/98-132

Rules of the Review Tribunal (Agriculture and Agri-Food)

Statutory Authority

Canada Agricultural Products Act

Sponsoring Department

Department of Agriculture and Agri-Food

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Review Tribunal is a quasi-judicial body established under the *Canada Agricultural Products Act* [CAP Act, R.S., 1985, c. 20 (4th Supp)]. Its mandate is to provide persons affected with the opportunity to request reviews of administrative decisions awarding compensation under the CAP Act or of decisions imposing penalties and warnings under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* (AMP Act).

As we all know, procedure affects the perception of a process. Justice must be done, but must also be seen to be done. For this reason, a set of fair and equitable procedures increases the degree to which decisions taken are considered to have been arrived at impartially.

Pursuant to subsection 8(3) of the CAP Act, the Review Tribunal is given the authority to make rules governing its practice, procedures and work. The existing rules, pertaining only to hearings conducted under the CAP Act, have to be amended in order to include hearings conducted under the AMP Act, 1995, c. 40, ensuring that persons affected are treated with administrative fairness and in a uniform manner. It also made sense to re-work the rules for hearings under the CAP Act in order to bring consistency in the rules followed by the Review Tribunal. Consequently, Part III of the *Licensing and Arbitration Regulations*, which used to govern the Tribunal's practice and procedure regarding hearings under the CAP Act, must be revoked.

The new rules clearly set out the review process which must be adhered to under both the CAP and AMP Acts from the time of filing a request for review to the time at which a decision is sent out. They are self-explanatory and easy to follow. They will assist the Review Tribunal in carrying out its mission in a structured manner.

When the new rules were developed, Part III of the *Licensing and Arbitration Regulations* (old rules) was taken into consideration. For this reason, the new and old rules are similar.

Alternatives

There are no alternatives.

Benefits and Costs

The Tribunal will be seen to be carrying out its mandate in a fair and consistent manner, in accordance with the rules of natural justice and administrative fairness.

Règles de la Commission de révision (agriculture et agroalimentaire)

Fondement législatif

Loi sur les produits agricoles au Canada

Ministère responsable

Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La Commission de révision est un organisme quasi-judiciaire établi conformément à la *Loi sur les produits agricoles au Canada* [LPAC, L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)]. Son mandat est de donner aux personnes touchées la possibilité de demander que soient réexaminées les décisions administratives accordant une indemnisation en vertu de la LPAC ou les décisions imposant des sanctions et des avertissements en vertu de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* (LSAPAA).

Comme nous le savons tous, la procédure joue sur la perception d'un processus. Il faut que la justice soit rendue, et qu'elle soit perçue comme cela. C'est pourquoi les décisions qui reposent sur des règles équitables ont plus de chances d'être considérées comme ayant été prises avec impartialité.

Le paragraphe 8(3) de la LPAC confère à la Commission de révision le pouvoir d'établir des règles régissant ses pratiques, sa procédure et l'exercice de ses activités. Les règles actuelles, qui ne se rapportent qu'aux audiences exécutées selon la LPAC, doivent être modifiées afin d'inclure celles effectuées selon la LSAPAA (1995), ch. 40, et garantir ainsi le traitement uniforme et impartial sur le plan administratif des personnes touchées. Il était également logique de reformuler les règles des audiences en vertu de la LPAC afin d'assurer la cohérence des règles suivies par la Commission de révision. Par conséquent, l'abrogation de la partie III du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, qui régissait les pratiques et la procédure de la Commission en matière d'audiences en vertu de la LPAC, s'imposait.

Les nouvelles règles énoncent clairement le processus de révision auquel il faut adhérer selon les deux lois en question, et cela à partir du moment où une demande de révision est remplie jusqu'au moment où une décision est prononcée. Ces règles sont explicites et faciles à suivre. Elles aideront la Commission de révision à remplir son mandat de façon structurée.

Lors de l'élaboration des nouvelles règles, on a pris en considération la partie III du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* (anciennes règles). C'est pourquoi les nouvelles règles et les anciennes sont similaires.

Solutions envisagées

Il n'y a pas de solution de rechange.

Avantages et coûts

La perception que l'on aura, c'est que la Commission remplit son mandat de façon juste et cohérente, conformément aux règles de la justice naturelle et de l'impartialité administrative.

There are no extra costs associated with compliance with these rules of procedure.

Consultation

The rules were prepared taking into account the rules of procedure of a number of other quasi-judicial agencies and tribunals, as well as researching current administrative law principles, in order to make sure the rules were up to date.

Before final approval of the Rules of the Review Tribunal, interested agencies and industries were sent correspondence requesting their comments. Some were quite interested while others were not. All comments were compiled and a final draft of the rules was put together.

Compliance and Enforcement

The rules will be administered by the Registrar of the Review Tribunal.

Contact

Chantal Houle, Registrar, Review Tribunal, Experimental Farm, Building 60, Ottawa, Ontario K1A 0C6, (613) 792-2087 (Telephone), (613) 792-2088 (Facsimile), houlec@em.agr.ca (Electronic mail).

Il n'y a pas de coûts supplémentaires associés au respect de ces règles de procédure.

Consultations

On a préparé ces règles en tenant compte de la procédure suivie par un certain nombre de tribunaux et d'organismes quasi-judiciaires et en consultant les principes actuels du droit administratif afin de s'assurer qu'elles étaient à jour.

Avant l'approbation définitive des règles de la Commission de révision, on a demandé par courrier les commentaires des industries et organismes concernés. Certains ont été très intéressés, d'autres pas. Tous les commentaires ont été colligés et une ébauche finale des règles a été établie.

Respect et exécution

Les règles seront appliquées par la registraire de la Commission de révision.

Personne-ressource

Chantal Houle, Registraire, Commission de révision, Ferme expérimentale, Édifice 60, Ottawa (Ontario) K1A 0C6, (613) 792-2087 (téléphone), (613) 792-2088 (télécopieur), houlec@em.agr.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Review Tribunal, pursuant to subsection 8(3)^a of the *Canada Agricultural Products Act*,^b proposes, with the approval of the Governor in Council, to make the annexed *Rules of the Review Tribunal (Agriculture and Agri-Food)*.

Any interested person may make representations concerning the proposed Rules within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Chantal Houle, Registrar, Review Tribunal, Experimental Farm, Building 60, Ottawa, Ontario K1A 0C6, and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

RULES OF THE REVIEW TRIBUNAL (AGRICULTURE AND AGRI-FOOD)

INTERPRETATION

Definitions

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Rules.

“appellant”
« *appelant* »

“appellant” means a person who applies under the *Canada Agricultural Products Act* for a review by the Tribunal of a decision of the Board made under that Act.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que la Commission de révision, en vertu du paragraphe 8(3)^a de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^b, se propose, avec l'approbation du gouverneur en conseil, d'établir les *Règlements de la Commission de révision (agriculture et agroalimentaire)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règles dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Chantal Houle, Registraire, Commission de révision, Ferme expérimentale, Édifice 60, Ottawa (Ontario) K1A 0C6. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

RÈGLES DE LA COMMISSION DE RÉVISION (AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE)

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes règles.

« *appelant* » Personne qui demande à la Commission de réviser une décision du Conseil aux termes de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

Définitions
« *appelant* »
“*appellant*”

^a S.C., 1995, c. 40, ss. 32(1)
^b R.S., 1985, c. 20 (4th Supp.)

^a L.C. (1995), ch. 40, par. 32(1)
^b L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)

“applicant”
« requérant »

“applicant” means a person who requests a review by the Tribunal under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*.

“respondent”
« intimé »

“respondent” means a person against whom an application is made under the *Canada Agricultural Products Act* for a review by the Tribunal of a decision of the Board made under that Act.

Interpretation

(2) These Rules are to be liberally construed in order to permit the fairest, least expensive and most expeditious procedures.

PART 1

RULES OF GENERAL APPLICATION

Procedural matters not provided for

2. If any question of procedure arises during a proceeding that is not covered, or not fully covered, in these Rules, the Tribunal must decide the question in a manner that is consistent with these Rules.

Unfairness

3. If the application of any rule would cause unfairness to a party, the Tribunal may avoid compliance with the rule.

Technical defects

4. A defect in form or a technical irregularity may be overlooked by the Tribunal.

Calculating time limits

5. (1) Subject to subsection (2), in calculating time limits under these Rules, all days must be counted except that if a time limit ends on a Saturday, Sunday or other statutory holiday, the time limit must be extended until the next business day.

Two-day time limits

(2) If a time limit is two days, a Saturday, Sunday or other statutory holiday must not be included in the calculation of the time limit.

Extension of time limits

6. The Tribunal may extend the time limits fixed in these Rules either before or after the end of the time limits fixed.

Public nature of filed documents

7. (1) A document filed with the Tribunal by a party to a review must be treated as a public document unless the party requests that the document be treated as confidential.

Request for confidential treatment

(2) Reasons must be given for the request that a document be given confidential treatment and, if it is alleged that disclosure would cause harm to the party, the reasons must include details of the nature and extent of the harm.

Documents to be in duplicate

8. (1) Any documents sent to the Tribunal must be sent in duplicate.

Submitting documents to the Tribunal

(2) Except as otherwise provided in subsection 14(1) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*, all documents required to be submitted to the Tribunal must be submitted by hand or by registered mail, courier or facsimile.

Faxes sent to the Tribunal

(3) Except as otherwise provided in subsection 14(3) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*, the original and a copy of any faxed document must be sent by mail without delay after the facsimile transmission.

« intimé »

Personne contre qui une demande de révision d’une décision du Conseil est déposée auprès de la Commission aux termes de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*.

« requérant »

Personne qui demande une révision à la Commission aux termes de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d’agriculture et d’agroalimentaire*.

Interprétation

(2) Il est donné aux présentes règles une interprétation large qui permet le déroulement de chaque instance de la façon la plus équitable, la plus expéditive et la moins onéreuse possible.

PARTIE 1

RÈGLES D’APPLICATION GÉNÉRALE

2. Au cours d’une instance, la Commission tranche toute question de procédure qui n’est pas prévue par les présentes règles, ou qui n’y est prévue qu’en partie, en conformité avec celles-ci.

3. Dans le cas où l’application d’une règle causerait une injustice à une partie, la Commission peut ne pas tenir compte de cette règle.

4. La Commission peut faire abstraction de tout vice de forme ou irrégularité d’ordre matériel.

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), dans le calcul des délais prévus par les présentes règles, tous les jours sont comptés. Toutefois, le délai qui expire un samedi, un dimanche ou un autre jour férié est prolongé jusqu’au premier jour ouvrable suivant.

(2) Dans le calcul des délais de deux jours, les samedis, les dimanches et les autres jours fériés ne sont pas comptés.

6. La Commission peut prolonger les délais prévus par les présentes règles avant ou après leur expiration.

7. (1) Les documents déposés auprès de la Commission par une partie à une instance sont considérés comme des documents publics, à moins que la partie ne demande qu’ils soient traités à titre confidentiel.

(2) La demande de traitement confidentiel d’un document doit être motivée et, lorsque la partie allègue que la divulgation lui porterait préjudice, comprendre suffisamment de détails sur la nature et l’étendue du préjudice.

8. (1) Tous les documents envoyés à la Commission doivent l’être en double exemplaire.

(2) Sous réserve du paragraphe 14(1) du *Règlement sur les sanctions en matière d’agriculture et d’agroalimentaire*, les documents adressés à la Commission peuvent être remis en main propre ou envoyé par courrier recommandé, par service de messagerie ou par télécopieur.

(3) Sous réserve du paragraphe 14(3) du *Règlement sur les sanctions en matière d’agriculture et d’agroalimentaire*, l’original et une copie de chaque document transmis par télécopieur doivent être envoyés par courrier dans les plus brefs délais après la transmission.

« intimé »
“respondent”

« requérant »
“applicant”

Questions de procédure non prévues

Injustice

Vice technique

Calcul des délais

Délais de deux jours

Prolongation des délais

Documents publics

Demande de traitement confidentiel

Documents en double exemplaire

Envoi de documents à la Commission

Transmission par télécopieur

Correspondence sent by the Tribunal	9. Subject to paragraph 28(b), section 32, paragraph 40(b) and section 44, all correspondence sent by the Tribunal may be sent by facsimile as long as the original is sent by mail.	9. Sous réserve de l'alinéa 28b), de l'article 32, de l'alinéa 40b) et de l'article 44, la Commission peut envoyer sa correspondance par télécopieur, pourvu qu'elle envoie l'original par courrier.	Correspondance de la Commission
Change of address or fax number	10. A party must notify the Tribunal without delay of a change of address or fax number.	10. Une partie doit aviser sans délai la Commission de tout changement d'adresse ou de numéro de télécopieur.	Changement de coordonnées
Representation of parties	11. A party may be represented by counsel or by an agent authorized in writing.	11. Une partie peut être représentée par un avocat ou par un représentant autorisé par écrit.	Représentation
<i>In camera</i> hearings	12. (1) A hearing before the Tribunal may, on the request of any party to the hearing, be held <i>in camera</i> if that party establishes that the circumstances of the case so require.	12. (1) La Commission peut tenir une audience à huis clos sur demande de l'une des parties, à condition que celle-ci lui en démontre la nécessité.	Audiences à huis clos
Exclusion of witnesses	(2) The Tribunal may order a witness at a hearing to be excluded from the hearing until called to give evidence.	(2) La Commission peut exclure un témoin de l'audience jusqu'à ce qu'il soit appelé à témoigner.	Exclusion de témoins
Recording of hearings	13. All hearings before the Tribunal must be recorded.	13. Les audiences de la Commission sont enregistrées.	Enregistrement des audiences
Order of proceeding	14. Unless the order of proceeding has been agreed to by all parties in advance, the Tribunal must establish the order of proceeding at the start of the hearing.	14. Sauf si les parties ont convenu des modalités à l'avance, la Commission fixe les modalités de la conduite de ses audiences au début de celles-ci.	Conduite des audiences
Examination of witnesses	15. (1) Witnesses at a hearing may be examined orally on oath or affirmation.	15. (1) Les témoignages sont déposés oralement sous serment ou sous affirmation solennelle.	Témoignages
Examination, cross-examination and re-examination	(2) Either party at a hearing is entitled to examine their own witnesses, to cross-examine any witnesses of the other party, and to re-examine their own witnesses for clarification.	(2) Toute partie a le droit d'interroger ses propres témoins, de contre-interroger les témoins de l'autre partie et de réinterroger ses propres témoins.	Interrogatoire, contre-interrogatoire et ré-interrogatoire
Taking notice	16. The Tribunal may take notice of any matter in order to expedite any proceeding.	16. La Commission peut admettre d'office toute question afin d'accélérer la procédure.	Admission d'office
Affidavit evidence	17. Affidavit evidence is not admissible without the consent of the party against whom the affidavit evidence is tendered.	17. La preuve par affidavit n'est admissible que si la partie contre laquelle elle est produite y consent.	Preuve par affidavit
Impartiality of Tribunal member	18. (1) If a party is of the opinion that a member of the Tribunal is not in a position to act impartially, that party must without delay notify the Tribunal in writing, stating the reason for the opinion.	18. (1) Si une partie est d'avis qu'un membre de la Commission n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions avec impartialité, elle doit sans délai en aviser la Commission et lui faire part de ses motifs par écrit.	Impartialité
Exclusion of Tribunal member	(2) The Tribunal must exclude the member if it is of the opinion that the reason given by that party is valid.	(2) La Commission exclut le membre si elle est d'avis que les motifs sont valables.	Exclusion d'un membre
Conflict of interest	19. If the Tribunal decides that, due to a conflict of interest, it cannot review a matter, the review must be adjourned until a differently constituted Tribunal can deal with it.	19. Si la Commission détermine qu'elle ne peut réviser une affaire en raison d'un conflit d'intérêts, l'instance est remise ou ajournée jusqu'à ce qu'une commission constituée autrement puisse la réviser.	Conflit d'intérêts

PART 2

REVIEW OF BOARD DECISIONS

Application of Part	20. This Part applies to all proceedings before the Tribunal under the <i>Canada Agricultural Products Act</i> .
Meetings by teleconference	21. The Tribunal may meet by teleconference for all purposes except for conducting hearings.
Request for review	22. An application to the Tribunal for a review of a decision of the Board must be filed with the Registrar of the Tribunal and must set out the reasons for the application.

PARTIE 2

RÉVISION DES DÉCISIONS DU CONSEIL

Application	20. La présente partie s'applique à toutes les instances dont la Commission est saisie aux termes de la <i>Loi sur les produits agricoles au Canada</i> .
Conférences téléphoniques	21. La Commission peut se réunir par conférence téléphonique, sauf pour la tenue des audiences.
Demande de révision	22. La demande de révision d'une décision du Conseil doit être déposée auprès du greffier de la Commission et être motivée.

Notification of Board and respondent	23. Within two days after receiving an application for a review by the Tribunal of a decision of the Board, the Registrar of the Tribunal must (a) forward a copy of the application to the Board; and (b) notify the respondent that the application has been filed by sending a copy of it, by registered mail, to the respondent.	23. Dans les deux jours suivant la réception de la demande de révision, le greffier de la Commission : a) envoie une copie de la demande au Conseil; b) avise l'intimé du dépôt de la demande en lui envoyant une copie par courrier recommandé.	Notification du Conseil et de l'intimé
Report by Secretary of the Board	24. Within 15 days after receiving the copy of the application for a review, the Secretary of the Board must prepare a report, containing all documentation presented to the Board and accepted by it, as well as the Board's decision, and send a copy of the report to each party and two copies of it to the Tribunal.	24. Dans les 15 jours suivant la réception de la copie de la demande de révision, le secrétaire du Conseil dresse un rapport contenant tous les documents présentés et acceptés par le Conseil et la décision du Conseil et envoie une copie à chaque partie et deux copies à la Commission.	Rapport du secrétaire du Conseil
Tribunal to contact parties	25. Within two days after receiving the report, the Tribunal must send an acknowledgement letter to each party indicating that the report has been received and that the parties have 30 days after the date of the letter to (a) submit any additional information or representations, including any transcript of the Board hearing and any new evidence that was not available at the time of the Board's hearing; and (b) request a hearing.	25. Dans les deux jours suivant la réception du rapport, la Commission envoie un accusé de réception à chaque partie, portant que le rapport a été reçu et que les parties disposent de 30 jours suivant la date de l'accusé pour : a) fournir tout renseignement ou observation additionnels, y compris la transcription de l'audience du Conseil et tout nouvel élément de preuve non disponible lors de cette audience; b) demander la tenue d'une audience.	Accusé de réception
Filed information available to parties	26. The Tribunal is responsible for ensuring that all information and representations submitted to it are available to all parties.	26. La Commission doit veiller à ce que tous les renseignements et observations qui lui sont fournis soient communiqués à toutes les parties.	Communication des renseignements aux parties
Pre-hearing conference	27. (1) The Tribunal may request its Registrar to arrange a pre-hearing conference if a hearing is to be held and the Tribunal is of the opinion that the pre-hearing conference might expedite the proceedings.	27. (1) Si, dans le cas où une audience est prévue, la Commission estime qu'une conférence préparatoire permettrait d'accélérer la procédure, elle peut demander au greffier de prendre les arrangements nécessaires en vue de la tenue d'une telle conférence.	Conférence préparatoire
Summary of matters agreed to	(2) After any pre-hearing conference, the Registrar must summarize the matters that were agreed to by the parties and must send a copy of the summary to the parties and the Tribunal.	(2) Le greffier, une fois la conférence préparatoire terminée, résume les points sur lesquels les parties se sont entendues et envoie une copie de ce résumé aux parties et à la Commission.	Résumé du greffier
Restriction on communication	(3) No communication may be made to the Tribunal with respect to any statement made at the pre-hearing conference except as disclosed in the summary.	(3) Aucune déclaration faite à la conférence préparatoire n'est communiquée à la Commission, sauf dans la mesure où elle figure dans le résumé du greffier.	Communication limitée
Decision or notice of hearing	28. After the end of the 30-day period referred to in section 25, the Tribunal must (a) if a hearing is not requested by either party, render a decision based on the material received from the Secretary of the Board and the parties; and (b) if a hearing is requested by either party, send a notice of hearing to all parties, by registered mail, 30 days before the scheduled date of the hearing.	28. Après l'expiration du délai de 30 jours visé à l'article 25, la Commission : a) si aucune des parties n'a demandé la tenue d'une audience, rend sa décision en se fondant sur les pièces reçues du secrétaire du Conseil et des parties; b) si une partie a demandé la tenue d'une audience, envoie un avis d'audience aux parties, par courrier recommandé, 30 jours avant la date prévue de l'audience.	Décision ou avis d'audience
Failure to appear	29. If a party does not appear at a hearing and the Tribunal is satisfied that notice of the hearing was sent to the party in accordance with paragraph 28(b), the Tribunal may proceed in the party's absence.	29. Lorsqu'une partie ne comparaît pas à une audience, la Commission peut procéder en son absence si elle est convaincue qu'un avis d'audience lui a été envoyé conformément à l'alinéa 28b).	Défaut de comparaître
Postponements and adjournments	30. A hearing may be postponed or adjourned by the Tribunal from time to time on any terms that the Tribunal considers appropriate.	30. La Commission peut remettre ou ajourner une audience selon les modalités qu'elle juge appropriées.	Remise et ajournement
Decision after hearing or later	31. The Tribunal may render a decision orally at the end of a hearing or it may render its decision at a later date.	31. Au terme de l'audience, la Commission rend sa décision oralement ou prend l'affaire en délibéré.	Décision

Decision to be mailed

32. The Tribunal must put its decision referred to in paragraph 28(a) or section 31 in writing and send a copy of it by mail to all parties without delay.

32. La décision de la Commission, qu'elle soit rendue aux termes de l'alinéa 28a) ou de l'article 31, est consignée et une copie en est envoyée par courrier aux parties sans délai.

Communication de la décision

PART 3

REVIEW RELATING TO ADMINISTRATIVE MONETARY PENALTIES

Application of Part

33. This Part applies to all proceedings before the Tribunal under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Penalties Act*.

33. La présente partie s'applique à toutes les instances dont la Commission est saisie aux termes de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*.

Application

Request for review

34. An applicant who requests a review by the Tribunal must indicate the reasons for the request, the language of preference and, if the notice of violation sets out a penalty, whether or not a hearing is requested.

34. La personne qui dépose une demande de révision doit y indiquer les motifs de la demande, la langue de son choix et, dans le cas où le procès-verbal en cause inflige une sanction, si elle demande la tenue d'une audience.

Demande de révision

Copy to be sent to Minister

35. The Tribunal must send a copy of the request for review to the Minister within two days after receiving it.

35. Dans les deux jours suivant la réception de la demande de révision, la Commission envoie une copie de la demande au ministre.

Notification du ministre

Minister to prepare report

36. (1) Within 15 days from the day on which the Minister receives the copy of the request for a review, the Minister must prepare a report that includes

36. (1) Dans les 15 jours suivant la date de réception de la copie de la demande de révision, le ministre dresse un rapport qui contient :

Rapport du ministre

- (a) any information relating to the violation; and
- (b) if the request is made under subsection 11(1) or 13(2) of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*, any information relating to the violation and the decision of the Minister referred to in that subsection.

- a) tous les renseignements relatifs à la violation;
- b) si la demande est présentée aux termes des paragraphes 11(1) ou 13(2) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*, tous les renseignements relatifs à la violation ainsi que la décision du ministre visée à ces paragraphes.

Distribution of report

(2) Within the period referred to in subsection (1), the Minister must send one copy of the report to the applicant and two copies to the Tribunal.

(2) Dans le délai visé au paragraphe (1), le ministre envoie une copie du rapport au requérant et deux copies à la Commission.

Copie du rapport

Tribunal to contact parties

37. Within two days after receiving the report, the Tribunal must send an acknowledgement letter to each party indicating that the report has been received and that the parties have 30 days after the date of the letter to submit any additional information or representations including any documents or other evidence.

37. Dans les deux jours suivant la réception du rapport, la Commission envoie un accusé de réception à chaque partie, portant que le rapport a été reçu et que les parties disposent de 30 jours suivant la date de l'accusé pour fournir tout renseignement ou observation additionnels, y compris tout document ou tout autre élément de preuve.

Accusé de réception

Filed information available to parties

38. The Tribunal is responsible for ensuring that all information and representations submitted to it are available to all parties.

38. La Commission doit veiller à ce que tous les renseignements et observations qui lui sont fournis soient communiqués à toutes les parties.

Communication aux parties

Pre-hearing conference

39. (1) The Tribunal may request its Registrar to arrange a pre-hearing conference if a hearing is requested and the Tribunal is of the opinion that the pre-hearing conference might expedite the proceedings regarding

39. (1) Dans le cas où une audience est prévue, la Commission peut demander au greffier de prendre les arrangements nécessaires en vue de la tenue d'une conférence préparatoire si elle estime qu'une telle conférence permettrait d'accélérer la procédure quant à :

Conférence préparatoire

- (a) the admission or proof of certain facts;
- (b) any procedural matter;
- (c) the exchange between the parties of documents and exhibits proposed to be submitted during the hearing;
- (d) the need to call particular witnesses; and
- (e) any other matter that may aid in the simplification of the evidence or that may facilitate the conduct of the hearing.

- a) l'admission ou la preuve de certains faits;
- b) toute question procédurale;
- c) l'échange entre les parties des documents et pièces à produire au cours de l'audience;
- d) la nécessité de convoquer certains témoins;
- e) toute autre question pouvant aider à simplifier la preuve ou faciliter le déroulement de l'audience.

Summary of matters agreed to	(2) After any pre-hearing conference, the Registrar must summarize the matters that were agreed to by the parties and must send a copy of the summary to the parties and the Tribunal.	(2) Le greffier, une fois la conférence préparatoire terminée, résume les points sur lesquels les parties se sont entendues et envoie une copie de ce résumé aux parties et à la Commission.	Résumé du greffier
Restriction on communication	(3) No communication may be made to the Tribunal with respect to any statement made at the pre-hearing conference except as disclosed in the summary.	(3) Aucune déclaration faite à la conférence préparatoire n'est communiquée à la Commission, sauf dans la mesure où elle figure dans le résumé du greffier.	Communication limitée
Decision or notice of hearing	40. After the end of the 30-day period referred to in section 37, the Tribunal must (a) if a hearing is not requested by the applicant, render a decision based on the material received from the parties; and (b) if a hearing is requested by the applicant, send a notice of hearing to all parties, by registered mail, 30 days before the scheduled date of the hearing.	40. Après l'expiration du délai de 30 jours visé à l'article 37, la Commission : a) si le requérant n'a pas demandé la tenue d'une audience, rend sa décision en se fondant sur les pièces reçues des parties; b) si le requérant a demandé la tenue d'une audience, envoie un avis d'audience aux parties, par courrier recommandé, 30 jours avant la date prévue de l'audience.	Décision ou avis d'audience
Failure to appear	41. If a party does not appear at a hearing and the Tribunal is satisfied that notice of the hearing was sent to the party in accordance with paragraph 40(b), the Tribunal may proceed in the party's absence.	41. Lorsqu'une partie ne comparaît pas à une audience, la Commission peut procéder en son absence si elle est convaincue qu'un avis d'audience lui a été envoyé conformément à l'alinéa 40b).	Défaut de comparaître
Postponements and adjournments	42. A hearing may be postponed or adjourned by the Tribunal from time to time on any terms that the Tribunal considers appropriate.	42. La Commission peut remettre ou ajourner une audience selon les modalités qu'elle juge appropriées.	Remise et ajournement
Decision after hearing or later	43. The Tribunal may render a decision orally at the end of a hearing or it may render its decision at a later date.	43. Au terme de l'audience, la Commission rend sa décision oralement ou prend l'affaire en délibéré.	Décision
Decision to be mailed	44. The Tribunal must put its decision referred to in paragraph 40(a) or section 43 in writing and send a copy of it by mail to all parties without delay.	44. La décision de la Commission, qu'elle soit rendue aux termes de l'alinéa 40a) ou de l'article 43, est consignée et une copie en est envoyée par courrier aux parties sans délai.	Communication de la décision

COMING INTO FORCE

Coming into force

45. These Rules come into force on the day on which they are registered.

[38-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

Entrée en vigueur

45. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

[38-1-o]

Regulations Amending the Dairy Products Regulations

Statutory Authority

Canada Agricultural Products Act

Sponsoring Agency

Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Dairy Products Regulations* under the *Canada Agricultural Products Act* prescribe standard container sizes for specific dairy products.

The standardization of container sizes for prepackaged food products was originally introduced to benefit consumers by making it easier to compare products. Comparison of standardized products was further facilitated by the limited marketing methods and products being produced at the time that these Regulations were promulgated in 1979. Twenty years later, new innovations are possible that are restricted, however, by the standardized size requirements. An example would be in the case of frozen dairy products where novel container shapes could be utilized, however, they are difficult to design due to the limitations of standard package sizes.

These federal Regulations apply where products are marketed in import, export and interprovincial trade but not if the products are packaged at the retail level for direct sale to consumers, or if manufactured and sold within a province by a non-federally registered establishment. A wide range of food products are being offered to consumers at the retail level in random sizes, or are packaged by consumers themselves in the retail store and priced by weight. Consumers have become accustomed to seeing food products sold on a catch-weight basis which is often the case with many of the cheese and dry milk products. The benefits afforded consumers by the standard container size requirements are increasingly questionable since the sizes that can be packed from bulk and sold at retail are unregulated. This is also an unfair situation for registered dairy processors operating under federal regulations who have to supply their products in a limited number of container sizes which are different from those desired by retailers or packaged by retailers.

Although butter and butter products as well as concentrated milk products are in standard size containers, revocation of such sizes is not expected to involve an introduction of new sizes for these products. The demand for these products is relatively static and processors are not expected to introduce new sizes given the added manufacturing costs of new can sizes in the case of concentrated products and foil wrappings in the case of butter and butter products.

Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers

Fondement législatif

Loi sur les produits agricoles au Canada

Organisme responsable

Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement sur les produits laitiers* en application de la *Loi sur les produits agricoles au Canada* prescrit des formats d'emballage normalisés pour certains produits laitiers.

À l'origine, la normalisation des formats d'emballage des produits alimentaires préemballés avait pour but d'aider les consommateurs à comparer les produits. Au moment de la promulgation du Règlement en 1979, la comparaison des produits normalisés était davantage facilitée par l'éventail restreint des méthodes de commercialisation et des produits disponibles. Vingt ans plus tard, il appert que les formats d'emballage normalisés font obstacle aux innovations possibles. Ainsi, il serait possible d'utiliser de nouvelles formes de contenants pour les produits laitiers congelés, mais leur conception est entravée par les formats d'emballage normalisés.

Le *Règlement sur les produits laitiers* s'applique aux produits destinés à l'importation, à l'exportation et au commerce interprovincial, mais non aux produits qui sont soit emballés au niveau du détail pour être vendus directement aux consommateurs, soit fabriqués pour être vendus dans leur province d'origine par un établissement non agréé par le gouvernement fédéral. Une large gamme de produits alimentaires sont offerts aux consommateurs au niveau du détail dans des formats variés ou sont emballés au magasin par les consommateurs à qui ils sont vendus à un prix fixé au poids. Les consommateurs se sont habitués à voir des produits alimentaires à poids variables, ce qui est souvent le cas pour de nombreux produits fromagers ou produits laitiers secs. Les avantages que retirent actuellement les consommateurs des formats d'emballage normalisés sont de plus en plus mis en doute, étant donné qu'on ne réglemente pas les produits emballés au magasin par les consommateurs et vendus au niveau du détail. Cette situation est aussi injuste pour les transformateurs laitiers agréés par le gouvernement fédéral qui doivent vendre leurs produits dans un nombre limité de formats d'emballage dont les dimensions ne correspondent pas à celles souhaitées par les détaillants ou à celles des produits emballés par ces derniers.

Le beurre, les produits du beurre et les produits laitiers sous forme concentrée se présentent dans des formats d'emballage normalisés qui devraient rester inchangés à la suite de l'abrogation des exigences relatives aux formats d'emballage normalisés. En effet, la demande à l'égard de ces produits est relativement statique, et l'on ne s'attend pas à ce que les transformateurs adoptent de nouveaux formats d'emballage en raison des coûts additionnels associés à la fabrication de boîtes de conserve et de papiers en aluminium de nouvelles dimensions pour les produits concentrés et le beurre/produits du beurre respectivement.

In addition, retailers are asking registered establishments to supply prepackaged products in random sizes to give consumers the same choice of quantity and price that is available with in-store packaging but with the cost savings of central packaging. This amendment will allow registered establishments to provide their product in the same container sizes as retailers or in random sizes. To simplify the marketing of dairy products at all levels of trade, it is recommended that containers for dairy products be deregulated.

Alternatives

The status quo would continue to limit the introduction of innovations in packaging and processing technology that have evolved since the adoption of these sizes.

Maintaining the existing standard container provision does not appear to benefit consumers who wish to purchase products in new types of packaging that may be limited by these sizes.

The standardization of container sizes at the retail level for retail packed products to harmonize with federally regulated container sizes for dairy products at the registered processor level is not within the scope of the federal statute or its Regulations. This is not a viable option.

Including the retail packed sizes as standard sizes for dairy products in the *Dairy Products Regulations* is possible but would be of little benefit given the consumers' willingness to purchase non-standard sizes already available at supermarket deli counters.

The Canadian Food Inspection Agency sees no need to continue federal regulation of container sizes for such products.

Benefits and Costs

Benefits

Consumers will be able to purchase brand name dairy products in the same sizes of containers as are available for store-packed products.

Registered dairy processors will be able to compete for sales of dairy products on the same basis as retail packers.

Deregulation of container sizes for dairy products will allow market forces to determine package sizing or technology which will permit federally registered establishments to respond to changing consumer demands.

Costs

The only direct costs are those of the regulatory process necessary to amend the Regulations.

Some retailers offering store-packed dairy products may encounter greater price competition from name brand products packed in registered establishments. Such competition could be reflected in lower retail prices for consumers or decreased sales of store-packed dairy products. In any case, market demand will reflect consumer choice.

This amendment has no impact on the year 2000 computer issue.

En outre, les détaillants aimeraient que les établissements agréés leur fournissent des produits préemballés dans des formats variés afin que les consommateurs puissent bénéficier à la fois des avantages que leur procurent les produits emballés au magasin — diversité sur le plan des prix et des quantités — et des économies découlant d'un emballage central. Cette modification permettra aux établissements agréés de fournir leurs produits dans des formats d'emballage variés ou correspondant à ceux offerts par des détaillants. Pour simplifier la commercialisation des produits laitiers à tous les niveaux du commerce, il est donc recommandé de déréglementer les formats d'emballage des produits laitiers.

Solutions envisagées

Le statu quo continuerait de restreindre l'utilisation des nouvelles techniques d'emballage et de transformation qui ont été mises au point depuis l'adoption des formats normalisés.

Le maintien des exigences relatives aux formats d'emballage normalisés ne semble pas profiter aux consommateurs, car ceux-ci souhaitent acheter des produits vendus dans de nouveaux types d'emballage dont la conception peut être limitée par les formats normalisés.

La normalisation des formats d'emballage des produits emballés au niveau du détail dans le but de les harmoniser aux formats d'emballage imposés par la réglementation fédérale à l'égard des produits laitiers emballés par les transformateurs agréés ne relève pas de la *Loi sur les produits agricoles au Canada* ou de son Règlement d'application. Ce n'est pas une solution viable.

Il serait toutefois possible d'inclure les produits laitiers emballés au détail dans le *Règlement sur les produits laitiers*, mais cela ne profiterait pas beaucoup aux consommateurs, étant donné leur volonté d'acheter des produits non normalisés déjà accessibles sur les étalages d'aliments fins des supermarchés.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments ne voit pas la nécessité de continuer à assujettir à la réglementation fédérale les formats d'emballage des produits laitiers.

Avantages et coûts

Avantages

Les consommateurs pourront acheter des produits laitiers de marque déposée présentant les mêmes formats d'emballage que les produits qui sont emballés au magasin.

Les transformateurs laitiers agréés seront capables de concurrencer les emballeurs au détail de produits laitiers, car les règles du jeu seront équitables pour tous.

Grâce à la déréglementation des formats d'emballage des produits laitiers, les forces du marché pourront dicter les formats ou les techniques d'emballage, ce qui permettra aux établissements agréés de répondre à la demande changeante des consommateurs.

Coûts

Les seuls coûts directs sont ceux liés au processus réglementaire nécessaire pour modifier le Règlement.

Certains détaillants offrant des produits laitiers emballés au magasin pourraient faire face à une plus grande concurrence des prix provenant des produits de marque déposée emballés dans les établissements agréés. Une telle concurrence pourrait se refléter par une baisse des prix de détail pour les consommateurs ou une diminution des ventes de produits laitiers emballés au magasin. Dans tous les cas, la demande du marché reflétera le choix des consommateurs.

Cette modification n'aura pas d'incidence sur le défi informatique de l'an 2000.

Consultation

This proposal has been extensively discussed with industry and consumer representatives through the National Dairy Council (NDC) and the Consumers' Association of Canada (CAC).

The Consumers' Association of Canada has expressed concern about revoking the requirement for standardized container sizes for federally regulated prepackaged dairy products in general. The basis for this concern has been that lack of consistency in container sizes could, first, make it difficult for consumers to effectively compare prices across brands and, secondly, permit deceptive pricing practices in the guise of different container sizes. However, CAC is prepared to accept voluntary industry guidelines for prepackaged container sizes, proposed by NDC, provided: confirmation is received that the majority of NDC's dairy processing industry members support and agree to abide by the suggested container sizes; a process for making changes to the guidelines is established which includes consultation with CAC and other stakeholders; and the voluntary industry guidelines are included by reference in the National Dairy Code, a federal/provincial/industry document which standardizes dairy product standards and requirements.

The National Dairy Council of Canada strongly endorses the revocation of the standard container sizes. The member companies of the NDC have also agreed to implement voluntary industry guidelines for container sizes of regulated dairy products. NDC believes that voluntary container sizes will better respond to consumer needs and enable the Canadian dairy industry to be more competitive.

Consultation with the Canadian Council of Grocery Distributors has also established their support for revocation of the Schedule.

Compliance and Enforcement

There are no particular compliance or enforcement issues. Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs.

Contact

J. Wakelin, National Manager, Foods of Animal Origin Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342, extension 4722 (Telephone), (613) 228-6632 (Facsimile), jwakelin@em.agr.ca (Electronic mail).

Consultations

Cette proposition a fait l'objet d'une vaste consultation auprès de l'industrie et des consommateurs par l'entremise du Conseil national de l'industrie laitière du Canada (CNIL) et de l'Association des consommateurs du Canada (ACC).

L'Association des consommateurs du Canada (ACC) a exprimé des préoccupations générales quant à l'abrogation des exigences relatives aux formats d'emballage des produits laitiers préemballés qui sont réglementés par le gouvernement fédéral. Selon l'ACC, la déréglementation des formats d'emballage aurait les conséquences suivantes : premièrement, les consommateurs pourraient avoir de la difficulté à comparer les prix entre les différentes marques; deuxièmement, les différents formats d'emballage pourraient entraîner l'instauration de pratiques trompeuses de fixation des prix. Cependant, l'ACC est prête à accepter les lignes directrices facultatives à l'intention de l'industrie qui ont été proposées par le CNIL à l'égard des formats d'emballage des produits préemballés, sous réserve que les conditions suivantes soient respectées : réception d'une confirmation selon laquelle la majorité des membres du CNIL appartenant à l'industrie de la transformation laitière appuient les formats suggérés et accepte de s'y conformer; établissement d'un processus de révision des lignes directrices prévoyant une consultation de l'ACC et d'autres intervenants; inclusion, à titre de référence, des lignes directrices dans le Code laitier national, document conçu à l'intention des niveaux fédéral et provincial et de l'industrie qui vise à uniformiser les normes et les exigences applicables aux produits laitiers.

Le Conseil national de l'industrie laitière du Canada (CNIL) appuie fortement l'abrogation des formats d'emballage normalisés. Les membres du CNIL ont également accepté de se conformer aux lignes directrices facultatives à l'intention de l'industrie portant sur les formats d'emballage des produits laitiers réglementés. Le CNIL estime que les formats d'emballage facultatifs répondront mieux aux besoins des consommateurs et aideront l'industrie laitière canadienne à améliorer sa position concurrentielle.

Le Conseil canadien de la distribution alimentaire a également donné son aval à l'abrogation de l'annexe.

Respect et exécution

Aucune question particulière relative au respect et à l'exécution n'a été soulevée. Le respect sera assuré par les programmes d'inspection permanents des produits canadiens et des produits importés.

Personne-ressource

J. Wakelin, Gestionnaire national, Division des aliments d'origine animale, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342, poste 4722 (téléphone), (613) 228-6632 (télécopieur), jwakelin@em.agr.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 32 of the *Canada Agricultural Products Act*,^a proposes to make the annexed *Regulations Amending the Dairy Products Regulations*.

^a R.S., 1985, c. 20 (4th Supp.)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers*, ci-après.

^a L.R. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be addressed to Richard Robinson, Chief, Livestock Identification and Legislation, Foods of Animal Origin Division, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342, extension 3771 (Telephone), (613) 228-6636 (Facsimile), and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE DAIRY PRODUCTS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 16(1)¹ of the *Dairy Products Regulations*² is repealed.

2. Section 66 of the Regulations is replaced by the following:

66. Every dairy product for which a standard is prescribed under this Part shall be packed in accordance with the requirements of subsections 16(2) to (4).

3. Schedule I³ to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

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

[38-1-o]

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis, à Richard Robinson, Chef, Identification du bétail et législation, Division des aliments d'origine animale, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342, poste 3771 (téléphone), (613) 228-6636 (télécopieur). Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS LAITIERS

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 16(1)¹ du *Règlement sur les produits laitiers*² est abrogé.

2. L'article 66 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

66. Tout produit laitier faisant l'objet d'une norme prescrite par la présente partie doit être emballé conformément aux paragraphes 16(2) à (4).

3. L'annexe I³ du même règlement est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[38-1-o]

¹ SOR/93-328

² SOR/79-840

³ SOR/98-581

¹ DORS/93-328

² DORS/79-840

³ DORS/98-581

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

Statutory Authority

Employment Insurance Act

Sponsoring Department

Department of Human Resources Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

At the outset, it must be noted that these changes are technical amendments and change nothing substantive. Residents of Nunavut remain in the same Employment Insurance (EI) economic region in which they have always been counted. The name of the overall EI economic region that includes Nunavut, the Yukon Territory and the remaining Northwest Territories has been changed to the Northern Territories. Primarily, the changes are written to include a reference in the definition of the Northern Territories to the new and distinct political entity of Nunavut.

In addition, the changes list the Northern Territories (which now include Nunavut) in the 31 economic regions involved in the temporary adjustment project for the exclusion of low-earning weeks in the calculation of weekly benefit rates.

There are also changes related to the definitions of the census groupings used by Statistics Canada to do the labour market surveys required to determine the rate of unemployment in each of the 54 EI economic regions. These census grouping definitions are now found in a new reference book published by Statistics Canada called the *Standard Geographical Classifications SGC 1996* and it is the new name of that reference work which is added to the definitions. Also, reference is made to *the Supplement to the Standard Geographical Classifications (SGC 1996) - Northwest Territories* and the *Supplement to the Standard Geographical Classification (SGC 1996) - Nunavut*.

Regional differentiation in the operation of the EI program was originally introduced in 1971 in recognition of the fact that not all areas of the country have equal employment opportunities. This principle is reflected in both variable entrance requirements and the number of weeks of benefit payable on a claim which may vary depending on the regional unemployment rate. For this purpose, the country is divided into EI economic regions on the basis of homogeneity of labour market and reliability of employment statistics. The unemployment rate, as a measure of employment availability and stability, within each region, is then used to determine the benefit entitlement and qualifying conditions within that region.

Alternatives

These amendments are the most appropriate way to recognize, in the context of employment insurance, the new political entity of Nunavut and its place in Canada. It will also ensure accuracy and consistency in the descriptions of the EI economic regions with Statistics Canada census definitions.

Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

Fondement législatif

Loi sur l'assurance-emploi

Ministère responsable

Ministère du Développement des ressources humaines

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Dans un premier temps, il importe de mentionner qu'il s'agit de modifications techniques et non de fond. Les résidents du Nunavut demeurent dans la même région économique de l'assurance-emploi (AE) qu'auparavant. Le nom de l'ensemble de la région économique de l'AE, qui comprend le Nunavut, le Yukon et le reste des Territoires du Nord-Ouest, est modifié aux Territoires du Nord. Ces changements visent à inclure principalement une référence à la nouvelle entité politique distincte du Nunavut dans la définition des Territoires du Nord.

En outre, ces modifications cataloguent les Territoires du Nord (qui incluent maintenant le Nunavut) dans les 31 régions économiques visées par le projet d'ajustement temporaire consistant à exclure les semaines de faible rémunération aux fins du calcul du taux des prestations hebdomadaires.

On a également reformulé les définitions des groupes de recensement utilisées par Statistique Canada pour effectuer les sondages sur le marché du travail qui servent à déterminer le taux de chômage dans chacune des 54 régions économiques de l'AE. Les définitions de ces groupes de recensement figurent maintenant dans le nouveau manuel de référence publié par Statistique Canada et qui s'intitule la *Classification géographique type CGT 1996*. Il s'agit du nom d'un nouveau document de référence qui a été ajouté aux définitions. Aussi, on a noté le *Supplément à la Classification géographique type CGT 1996 - Territoires du Nord-Ouest* et le *Supplément à la Classification géographique type CGT 1996 - Nunavut*.

Conscient que toutes les régions du pays n'ont pas toutes les mêmes possibilités d'emploi, on a commencé à tenir compte des différences régionales dans l'administration du régime d'AE en 1971. Ce principe se reflète tant dans la norme d'admissibilité variable que dans le nombre de semaines de prestations payables, lesquelles peuvent varier selon le taux de chômage de la région. C'est pourquoi le pays a été divisé en régions économiques de l'AE, division qui repose sur l'homogénéité du marché du travail et la fiabilité des statistiques d'emploi. En tant que mesure de la disponibilité et de la stabilité des emplois, le taux de chômage régional est utilisé pour déterminer l'admissibilité aux prestations et ses conditions dans la région.

Solutions envisagées

Ces changements constituent la façon la plus appropriée de reconnaître la nouvelle entité politique du Nunavut dans le contexte de l'assurance-emploi et de sa place au sein du Canada. Ils permettent également d'assurer l'exactitude et l'uniformité des descriptions des régions économiques de l'AE, par rapport aux définitions de recensement de Statistique Canada.

Benefits and Costs

It is considered that the amendment will have no cost for the EI Program, workers and employers.

Consultation

Statistics Canada was consulted.

These regulatory amendments were prepared by Human Resources Development Canada (HRDC), Insurance Policy in consultation with Actuarial Services and Legal Services. All concur with the format reflected in the Regulations.

No external consultations were carried out. The changes are only technical amendments. The text of the legislation is changed, but there is absolutely no impact on the entitlement of claimants under the *Employment Insurance Act*. However, these amendments are being pre-published in the *Canada Gazette*, Part I.

Compliance and Enforcement

There are virtually no compliance and enforcement issues with these technical amendments. Existing compliance mechanisms contained in HRDC's adjudication and control procedures will ensure that these changes are properly implemented.

Year 2000 Note

This initiative will not impact negatively on the ability of the federal government, other levels of government, or of the private sector to achieve Year 2000 compliance.

Contact

Nancy Fedorovitch, Senior Policy Advisor, Policy and Legislation Development, Insurance Branch, Human Resources Development Canada, 140 Promenade du Portage, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0J9, (819) 997-8626 (Telephone), (819) 953-9381 (Facsimile).

Avantages et coûts

Cette modification ne coûtera rien au Programme d'assurance-emploi, aux travailleurs et aux employeurs.

Consultations

On a consulté Statistique Canada.

Politique d'assurance de Développement des ressources humaines Canada (DRHC) a préparé ces modifications réglementaires conjointement avec les Services d'actuariat et les Services juridiques. Tous sont en accord avec la présentation reflétée dans le Règlement.

On n'a effectué aucune consultation externe. Il ne s'agit que de modifications techniques. Même si le texte de la *Loi sur l'assurance-emploi* s'en trouve modifié, cela n'a aucune incidence sur l'admissibilité des prestataires. Cependant, ces changements seront publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Ces modifications techniques ne soulèvent pratiquement aucune question entourant la conformité et l'application. Les mécanismes de conformité contenus dans les procédures de contrôle et de règlement de DRHC feront que les changements seront mis en œuvre correctement.

Note relative à l'an 2000

Cette initiative n'aura pas d'incidence négative sur la capacité du gouvernement fédéral, des autres paliers de gouvernement ou du secteur privé de se conformer à l'an 2000.

Personne-ressource

Nancy Fedorovitch, Conseillère principale en matière de politique, Élaboration de la politique et de la législation, Direction de l'Assurance, Développement des ressources humaines Canada, 140, promenade du Portage, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0J9, (819) 997-8626 (téléphone), (819) 953-9381 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Canada Employment Insurance Commission, pursuant to paragraph 54(w) and section 109 of the *Employment Insurance Act*,^a proposes, subject to the approval of the Governor in Council, to make the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance 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 Nancy Fedorovitch, Policy and Legislation Development, Insurance Branch, Human Resources Development Canada, 140 Promenade du Portage, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0J9.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que la Commission de l'assurance-emploi du Canada, en vertu de l'alinéa 54w) et de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*^a, se propose, sous réserve de l'agrément du gouverneur en conseil, de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Nancy Fedorovitch, Élaboration de la politique et de la législation, Direction de l'Assurance, Développement des ressources humaines Canada, 140, promenade du Portage, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0J9.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

^a S.C., 1996, c. 23

^a L.C. (1996), ch. 23

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Paragraph 77.1(4)(a)¹ of the *Employment Insurance Regulations*² is replaced by the following:

(a) is a claimant in respect of whom a benefit period has been established under Part I of the Act on or after November 15, 1998 and who ordinarily resides in the region of Eastern Ontario, North Central Ontario, Niagara, Huron, Sudbury, Northern Ontario, Eastern Quebec, Quebec, Central Quebec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Montreal, Western Quebec, Hull, Northern Quebec, Chicoutimi—Jonquière, Eastern Nova Scotia, Central Nova Scotia, Kings, Yarmouth, Fredericton—Moncton—Saint John, Restigouche—Charlotte, Northern Manitoba, Southern Interior British Columbia, Southern Coastal British Columbia, Northern British Columbia, Prince Edward Island, Northern Saskatchewan, St. John's, Newfoundland/Labrador or the Northern Territories as set out in Schedule I; and

2. Section 1 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

1. (1) The definitions in this subsection apply in this schedule.

“census agglomeration” means a census agglomeration within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification SGC 1996*. (*agglomération de recensement*)

“census division” means a census division within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification SGC 1996*. (*division de recensement*)

“census metropolitan area” means a census metropolitan area within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification SGC 1996*. (*région métropolitaine de recensement*)

“census subdivision” means a census subdivision within the meaning of the Statistics Canada document entitled *Standard Geographical Classification SGC 1996*. (*subdivision de recensement*)

(2) For greater certainty, a reference in this schedule to the *Standard Geographical Classification SGC 1996* is a reference to that document, including the *Supplement to the Standard Geographical Classification (SGC 1996) - Northwest Territories* and the *Supplement to the Standard Geographical Classification (SGC 1996) - Nunavut*.

3. Section 12 of Schedule I to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Northern Territories

12. The region of the Northern Territories, consisting of the Yukon Territory, the Northwest Territories and Nunavut.

COMING INTO FORCE

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

[38-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

MODIFICATIONS

1. L'alinéa 77.1(4)a)¹ du *Règlement sur l'assurance-emploi*² est remplacé par ce qui suit :

a) une période de prestations a été établie à son profit en vertu de la partie I de la Loi le 15 novembre 1998 ou après cette date et son lieu de résidence habituel est situé dans l'une des régions suivantes établies à l'annexe I : est de l'Ontario, centre-nord de l'Ontario, Niagara, Huron, Sudbury, nord de l'Ontario, est du Québec, Québec, centre du Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Montréal, ouest du Québec, Hull, nord du Québec, Chicoutimi—Jonquière, est de la Nouvelle-Écosse, centre de la Nouvelle-Écosse, Kings, Yarmouth, Fredericton—Moncton—Saint John, Restigouche—Charlotte, nord du Manitoba, sud intérieur de la Colombie-Britannique, sud côtier de la Colombie-Britannique, nord de la Colombie-Britannique, Île-du-Prince-Édouard, nord de la Saskatchewan, St. John's, Terre-Neuve/Labrador et les Territoires du Nord;

2. L'article 1 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente annexe.

« agglomération de recensement » S'entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type CGT 1996*. (*census agglomeration*)

« division de recensement » S'entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type CGT 1996*. (*census division*)

« région métropolitaine de recensement » S'entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type CGT 1996*. (*census metropolitan area*)

« subdivision de recensement » S'entend au sens du document de Statistique Canada intitulé *Classification géographique type CGT 1996*. (*census subdivision*)

(2) Il est entendu que, dans la présente annexe, un renvoi à la *Classification géographique type CGT 1996* vaut mention de ce document, y compris le *Supplément à la Classification géographique type CGT 1996 - Territoires du Nord-Ouest* et le *Supplément à la Classification géographique type CGT 1996 - Nunavut*.

3. L'article 12 de l'annexe I du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Territoires du Nord

12. La région des Territoires du Nord, constituée du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[38-1-o]

¹ SOR/98-551

² SOR/96-332

¹ DORS/98-551

² DORS/96-332

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Incomplete Vehicles)

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules incomplets)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

This amendment proposes to introduce new requirements governing vehicles manufactured in two or more stages (incomplete vehicles) in order to ensure that, once completed, they will conform to all the applicable Canada Motor Vehicle Safety Standards. At the moment, a vehicle that will be built in two or more stages is classified as a chassis-cab, which is a prescribed class of vehicle that must meet the safety standards specified in Schedule III of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. In addition to safety standards, chassis-cabs are also subject to labelling requirements that differ slightly from those which govern the other classes of vehicles. The chassis-cab manufacturer may choose either to affix a compliance label or to supply with the vehicle a document that contains specified information.¹ Among other things, the label or document must provide the gross vehicle weight rating (GVWR) of the chassis-cab and the gross axle weight rating (GAWR) on each axle, and it must list the number of each standard with which the chassis-cab complies.

While the provisions governing chassis-cabs are adequate to ensure the safety of the vehicle at its initial stage of manufacture, those governing the manufacturing work done at subsequent stages are insufficient. Section 8 of the Regulations, which is titled "Vehicle Completed from Chassis-cab", requires that the subsequent-stage manufacturer ensure that the vehicle conforms to the applicable standards, that a compliance label be applied once the vehicle is completed, and that the document provided by the chassis-cab manufacturer be retained for a period of at least five years. There is no requirement for instructions to be provided by the initial-stage vehicle manufacturer on how to complete the vehicle so that it will conform to the applicable safety standards, nor for an intermediate manufacturer to inform the next manufacturer of the changes made at that stage. There is also no distinction made between the responsibilities of intermediate and final-stage manufacturers.

Another problem is that, when the document supplied with the chassis-cab is lost, it is difficult to ascertain the intended GVWR and GAWRs of the finished vehicle and with which standards the chassis-cab complies. Mechanisms are also lacking for identifying the intermediate manufacturers, and the operations they have performed, and for ensuring that vehicles tested at a previous

¹ In practice, a document is supplied.

Description

La présente modification propose l'instauration de nouvelles exigences régissant les véhicules fabriqués en deux étapes ou plus (véhicules incomplets) afin de s'assurer que, lorsqu'ils deviendront complets, ces véhicules seront conformes à toutes les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada applicables. À l'heure actuelle, un véhicule fabriqué en deux étapes ou plus est classifié comme châssis-cabine, catégorie réglementaire de véhicule qui doit satisfaire aux normes de sécurité précisées à l'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. En plus de satisfaire aux normes de sécurité, les châssis-cabines sont également assujettis aux exigences en matière d'étiquetage, quelque peu différentes de celles qui régissent les autres catégories de véhicules. Le fabricant d'un châssis-cabine peut soit apposer une étiquette de conformité, soit fournir avec le véhicule un document qui renferme des renseignements précis¹. L'étiquette ou le document doit indiquer, entre autres, le poids nominal brut du véhicule (PNBV) et le poids nominal brut sur l'essieu (PNBE) pour chacun des essieux, et fournir la liste des numéros de toutes les normes auxquelles le châssis-cabine se conforme.

Alors que les dispositions régissant les châssis-cabines sont adéquates pour assurer la sécurité du véhicule à l'étape initiale de sa fabrication, celles qui régissent les travaux de fabrication effectués aux étapes subséquentes sont insuffisantes. L'article 8 du Règlement, intitulé « Véhicule réalisé à partir d'un châssis-cabine », exige que le fabricant à l'étape ultérieure veille à ce que le véhicule soit conforme aux normes applicables, qu'une étiquette de conformité soit apposée lorsque le véhicule est achevé et que le document fourni par le fabricant de châssis-cabines soit conservé pendant au moins cinq ans. Il n'existe pas d'exigences concernant les instructions qui doivent être fournies par le fabricant à l'étape initiale sur la manière d'achever le véhicule de façon à ce qu'il soit conforme aux normes de sécurité applicables, ni d'exigences pour le fabricant à l'étape intermédiaire pour informer le prochain fabricant des changements apportés à cette étape. Aucune distinction n'est faite entre les responsabilités des fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale.

Un autre problème est que, lorsque le document fourni avec le châssis-cabine est perdu, il est difficile de vérifier le PNBV et les PNBE prévus pour le véhicule achevé et les normes auxquelles le châssis-cabine est conforme. Les mécanismes font aussi défaut pour permettre d'identifier les fabricants à l'étape intermédiaire ainsi que les travaux qu'ils ont effectués et pour s'assurer que des

¹ En pratique, un document est fourni.

manufacturing stage and found compliant do not have to be retested. Finally, Canada's requirements governing vehicles manufactured in two or more stages do not harmonize with those of the United States.

In order to address these problems, this amendment would change the terminology used for referring to these vehicles and set requirements governing all three phases of the manufacturing process: the initial, intermediate, and final stages. In particular, the amendment would add sections 6.1 to 6.6, which outline documentation and labelling requirements, to the general provisions of the Regulations. These provisions would require initial-stage vehicle manufacturers to provide completion guidelines to the subsequent manufacturer and would require subsequent manufacturers to document the changes they have made. This amendment would also make the final-stage manufacturer responsible for completing the vehicle in such a manner that it conformed to all the standards, for affixing the compliance label, and for retaining the vehicle documentation for a period of no less than five years after the final-stage manufacturing operations have been completed. Most important, proposed paragraph 5(2)(a) clearly stipulates that, before they are completed, incomplete vehicles are subject to the requirements of the standards set out in Schedules IV and VI, to the extent that they govern the components of the vehicle.

Changes in Terminology

The proposed changes in terminology would consist of replacing the term "chassis-cab" by the United States term "incomplete vehicle", which would be defined, in part, as a vehicle that is:

capable of being driven and that consists, at a minimum, of a chassis structure, power train, steering system, suspension system and braking system, in the state in which those systems are to be part of the completed vehicle, but that requires further manufacturing operations to become a completed vehicle.

This part of the definition is similar to that of the United States; however, the proposed definition differs in that it also includes incomplete trailers. The proposed amendment defines "incomplete trailer" as "a vehicle that is capable of being drawn and that consists, at a minimum, of a chassis structure and suspension system, but that needs further manufacturing operations to become a completed vehicle." This amendment also proposes to introduce the terms: "completed vehicle," "final-stage manufacturer," "initial-stage manufacturer," and "intermediate manufacturer," the definitions of which are all essentially the same as those contained in the equivalent United States standard.

Documentation Requirements

The completion guidelines to be provided by the initial-stage manufacturer would contain the same information as is now required for chassis-cabs, as well as a list of the types of vehicles into which the incomplete vehicle may be manufactured and a list of the prescribed standards that apply in respect to each vehicle type. For each standard listed, the initial-stage manufacturer would also be required to make one or more of the following statements, depending on the situation. If this is the case, the initial-stage manufacturer would state that the vehicle, once completed, will conform to the standard indicated, as long as no alterations are made to the components specified in the statement. If applicable, the initial-stage manufacturer would state that the completed vehicle will conform to the standard if it is manufactured in accordance with instructions provided in the statement. In instances where testing has not been performed and

véhicules mis à l'essai à une étape de fabrication précédente et qui se sont avérés conformes n'aient pas à être soumis à nouveau aux essais. Enfin, les exigences canadiennes régissant les véhicules fabriqués en deux étapes ou plus ne sont pas harmonisées avec celles en vigueur aux États-Unis.

Afin de régler ces problèmes, la présente modification changerait la terminologie utilisée pour faire référence à ces véhicules et établirait des exigences régissant les trois phases du processus de fabrication : les étapes initiale, intermédiaire et finale. En particulier, la modification permettrait l'ajout des articles 6.1 à 6.6, qui décrivent les exigences en matière de documentation et d'étiquetage, aux dispositions générales du Règlement. Ces dispositions obligerait les fabricants à l'étape initiale à fournir des instructions d'assemblage au fabricant subséquent et exigeraient que les fabricants aux étapes ultérieures mettent par écrit les changements qu'ils ont effectués. La présente modification rendrait également le fabricant à l'étape finale responsable d'achever l'assemblage du véhicule d'une manière conforme à toutes les normes applicables, d'apposer l'étiquette de conformité et de conserver la documentation relative au véhicule pendant au moins cinq ans après l'achèvement des dernières opérations de fabrication. Plus important, l'alinéa 5(2)a) proposé indique clairement que les véhicules incomplets sont, avant d'être achevés, assujettis aux exigences des normes énoncées aux annexes IV et VI dans la mesure où ces normes régissent les pièces dont le véhicule est muni.

Changements apportés à la terminologie

Les changements proposés à la terminologie entraîneraient le remplacement du terme « châssis-cabine » par l'expression « véhicule incomplet » utilisée aux États-Unis et qui est définie, en partie, comme un véhicule :

pouvant être conduit et qui comprend au moins un châssis, le groupe motopropulseur, la direction, la suspension et les freins dans l'état où ils sont destinés à faire partie du véhicule complet, mais qui nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet.

Cette partie de la définition est semblable à celle des États-Unis; cependant, la définition proposée diffère en ce qu'elle inclut également les remorques incomplètes. Le projet de modification définit l'expression « remorque incomplète » comme étant « un véhicule pouvant être tiré qui comprend au moins un châssis et la suspension, mais qui nécessite d'autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet ». La présente modification propose aussi l'ajout des expressions « fabricant à l'étape finale », « fabricant à l'étape initiale », « fabricant à l'étape intermédiaire » et « véhicule complet », leurs définitions étant essentiellement les mêmes que celles contenues dans la norme américaine équivalente.

Exigences en matière de documentation

Les instructions d'assemblage qui doivent être fournies par les fabricants à l'étape initiale renfermeraient les mêmes renseignements que ceux qui sont présentement requis dans le cas des châssis-cabines, ainsi qu'une liste des types de véhicules à la fabrication desquels le véhicule incomplet peut servir, de même qu'une liste des normes réglementaires qui s'appliquent à chaque type de véhicules. Dans le cas de chaque norme indiquée, le fabricant à l'étape initiale devrait également faire une ou plusieurs des mentions suivantes, selon la situation qui prévaut. Si tel est le cas, le fabricant à l'étape initiale ferait mention du fait que le véhicule, une fois achevé, sera conforme à la norme indiquée si aucune modification n'est apportée aux pièces désignées. Le cas échéant, le fabricant à l'étape initiale ferait mention du fait que le véhicule complet sera conforme à la norme indiquée si sa fabrication se poursuit dans les conditions qu'il précise. Dans les cas

conformance with a given standard cannot be corroborated, the initial-stage manufacturer or intermediate manufacturer would state that it makes no representation with regard to the vehicle's conformity to that standard. The document to be provided by the initial-stage manufacturer could be attached to the vehicle or sent directly to the next manufacturer.

This proposed amendment also prescribes documentation requirements that would apply to the intermediate manufacturer. The latter would be called upon to make an addendum to the initial-stage manufacturer's document indicating the changes that the intermediate manufacturer has made to the vehicle. In addition to providing a record of the manufacturing operations carried out by each intermediate manufacturer, this requirement would make it possible to determine whether the vehicle was still in compliance with the standards to which it originally conformed and with which additional standards it has been brought into compliance. A similar addendum to the initial-stage manufacturer's document would also be required of the final-stage manufacturer. As mentioned above, the final-stage manufacturer would have to retain the incomplete vehicle document, along with its addenda, for a period of five years after the vehicle is completed.

Labelling Requirements

In addition to requiring that every incomplete vehicle be accompanied by a document, this amendment proposes that an information label be affixed to incomplete vehicles at the initial and subsequent manufacturing stages. The information to be included on information labels would be similar to that prescribed for compliance labels, as outlined in section 6 of the Regulations. The label to be affixed by the initial-stage manufacturer would state its name, the month and year of the last manufacturing operation performed on the vehicle by that manufacturer, the vehicle identification number, the maximum GVWR intended for the completed vehicle, and the GAWR intended for each axle of the completed vehicle. The label would also state that the vehicle was an incomplete vehicle and, in the case of a vehicle manufactured in Canada for sale in Canada, a national safety mark would appear either on the label or nearby.

The intermediate manufacturer would provide the same information on its information label, as well as the statement that it is an intermediate manufacturer. The GVWR and GAWRs would not have to be repeated; however, a separate national safety mark would have to be affixed by each intermediate manufacturer, in the case of a vehicle manufactured in Canada for sale in Canada. As already mentioned, the final-stage manufacturer would be responsible for affixing the compliance label.

Increases to the GVWR or GAWRs of an Incomplete Vehicle

On April 1, 1999, requirements came into effect that specify the conditions under which manufacturers may increase the GVWR or GAWRs of vehicles manufactured in two or more stages.² Under these new requirements, intermediate and final-stage manufacturers that increase the GVWR or GAWRs of a vehicle must do so in accordance with the initial-stage vehicle manufacturer's recommendations, or they must ensure that the increase is within the load-carrying capacity of the vehicle's components when it is loaded for its intended use. Proposed subsections 6.4(4) and 6.6(2), which apply to intermediate and final-stage manufacturers, respectively, incorporate the same requirement, along with the stipulation that the new ratings be specified on the information or compliance label, as the case may be. In

où les essais n'ont pas été effectués et que la conformité à une norme donnée ne peut être corroborée, le fabricant à l'étape initiale ou à l'étape intermédiaire ferait mention du fait qu'il ne fait aucune déclaration quant à la conformité du véhicule à cette norme. Le document qui devrait être fourni par le fabricant à l'étape initiale pourrait être fixé au véhicule ou envoyé directement au prochain fabricant.

Le présent projet de modification prescrit également les exigences en matière de documentation qui s'appliqueraient au fabricant à l'étape intermédiaire. Ce dernier devrait joindre un additif au document du fabricant à l'étape initiale renfermant les changements qu'il a apportés au véhicule. En plus de fournir un compte rendu des opérations de fabrication effectuées par chaque fabricant à l'étape intermédiaire, cette exigence permettrait de déterminer si le véhicule était encore conforme aux normes auxquelles il était conforme à l'origine et à quelles autres normes il est devenu conforme. Un additif semblable à celui joint au document du fabricant à l'étape initiale serait également requis du fabricant à l'étape finale. Tel qu'il est mentionné ci-dessus, le fabricant à l'étape finale devrait conserver le document de véhicule incomplet, de même que les additifs, pendant une période de cinq ans après que le véhicule ait été achevé.

Exigences en matière d'étiquetage

En plus d'exiger que chaque véhicule incomplet soit accompagné d'un document, la présente modification propose qu'une étiquette informative soit apposée sur les véhicules incomplets à l'étape initiale de fabrication et aux étapes subséquentes. Les renseignements devant figurer sur les étiquettes informatives seraient semblables à ceux prescrits pour les étiquettes de conformité, tel qu'il est indiqué à l'article 6 du Règlement. L'étiquette à apposer par le fabricant à l'étape initiale indiquerait son nom, le mois et l'année de la dernière opération de fabrication qu'il a effectuée sur le véhicule, le numéro d'identification du véhicule, le PNBV maximal prévu pour le véhicule complet et le PNBE prévu pour chaque essieu du véhicule complet. L'étiquette indiquerait également que le véhicule était un véhicule incomplet et, dans le cas d'un véhicule de fabrication canadienne destiné à la vente au Canada, une marque nationale de sécurité figurerait sur l'étiquette ou à proximité immédiate de celle-ci.

Le fabricant à l'étape intermédiaire fournirait les mêmes renseignements sur son étiquette informative, ainsi que la mention du fait qu'il est un fabricant à l'étape intermédiaire. Le PNBV et les PNBE n'auraient pas à être répétés. Toutefois, une marque nationale de sécurité distincte devrait être apposée par chaque fabricant à l'étape intermédiaire dans le cas d'un véhicule de fabrication canadienne destiné à la vente au Canada. Tel qu'il est mentionné précédemment, le fabricant à l'étape finale serait responsable de l'apposition de l'étiquette de conformité.

Augmentation du PNBV ou des PNBE d'un véhicule incomplet

Des exigences précisant les conditions selon lesquelles les fabricants peuvent augmenter le PNBV ou les PNBE des véhicules fabriqués en deux étapes ou plus sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 1999². Aux termes de ces nouvelles exigences, les fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale qui augmentent le PNBV ou les PNBE d'un véhicule doivent le faire conformément aux recommandations du fabricant à l'étape initiale, ou ils doivent s'assurer que l'augmentation est dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule lorsqu'il est chargé pour l'usage auquel il est destiné. Les paragraphes 6.4(4) et 6.6(2) proposés qui s'appliquent respectivement aux fabricants à l'étape intermédiaire et à l'étape finale prescrivent la même exigence, de même que la disposition selon laquelle les nouveaux poids nominaux

² SOR/98-125

² DORS/98-125

instances where manufacturers increase the GVWR or GAWRs, paragraph 5(1)(g) of the *Motor Vehicle Safety Act* will apply, which requires manufacturers to maintain records related to the design, manufacture, testing, and field performance of vehicles and to furnish these records on request.

Effective Date

This proposed amendment would come into force one year after the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

The Department is proposing this amendment because Canada's current labelling and documentation requirements governing incomplete vehicles are not sufficient to ensure that vehicles manufactured in two or more stages will comply with all the applicable safety standards when they are completed. The requirements proposed here harmonize with those now in place in the United States except that trailers built in two or more stages are also included.

In the United States, an incomplete vehicle with a completed occupant compartment that requires only the addition of cargo-carrying, work-performing, or load-bearing components to perform its intended functions must be affixed with a certification label, which is the equivalent of Canada's compliance label. The certification label must describe the conditions under which the completed vehicle will comply with the applicable safety standards. The Department considers this requirement redundant in view of the fact that this information must be provided in the documentation that accompanies the incomplete vehicle; consequently, a similar provision is not being proposed. The other information required by the United States on its certification label is similar to that proposed for the Canadian information label.

The Department also considered adopting a requirement that was proposed by the United States National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in the *Federal Register* on December 3, 1991.³ Under this requirement, which was also contained in the Department's proposal of April 3, 1993, all incomplete vehicles, not just chassis-cabs, would be required to have a certification label. This alternative was rejected because both NHTSA's and the Department's proposal received virtually no support. Therefore, the Department requires that all incomplete vehicles have an information label containing basic information by which to identify the vehicle and that incomplete vehicles be accompanied by completion guidelines.

Benefits and Costs

The requirement for completion guidelines to be provided to subsequent-stage manufacturers would eliminate the need for them to retest completed vehicles that have already been tested and found compliant. The cost to chassis-cab manufacturers of establishing guidelines and providing the stipulated document is expected to be minimal since the United States already has this requirement in place and because, for the most part, Canada's safety standards are the same as those of the United States. The requirement for the manufacturers of incomplete trailers to provide completion guidelines, which does not apply in the United States, may impose a minimal cost. The benefit of the proposed requirements is that subsequent-stage manufacturers would have

doivent être indiqués sur l'étiquette informative ou sur l'étiquette de conformité, selon le cas. Lorsque les fabricants augmentent le PNBV ou les PNBE, l'alinéa 5(1)(g) de la *Loi sur la sécurité automobile* qui exige la tenue de dossiers relatifs à la conception, à la fabrication, aux essais ou au rendement sur le terrain des véhicules ainsi que la fourniture des dossiers sur demande s'appliquera.

Date d'entrée en vigueur

Le projet de modification entrerait en vigueur un an après la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Le Ministère propose la présente modification parce que les exigences canadiennes actuelles en matière d'étiquetage et de documentation qui concernent les véhicules incomplets ne sont pas suffisantes pour garantir que les véhicules fabriqués en deux étapes ou plus seront conformes à toutes les normes de sécurité applicables à la fin de l'assemblage. Les exigences proposées s'harmonisent avec celles en vigueur aux États-Unis, à la seule exception qu'elles s'appliquent également aux remorques fabriquées en deux étapes ou plus.

Aux États-Unis, un véhicule incomplet avec un compartiment complet pour occupant auquel il ne faut ajouter que des éléments de transport de marchandises, des éléments de travaux ou des éléments porte-charge afin de lui permettre de remplir ses fonctions caractéristiques doit porter une étiquette de certification qui est l'équivalent de l'étiquette de conformité canadienne. L'étiquette de certification doit décrire les conditions en vertu desquelles le véhicule complet respectera les normes de sécurité applicables. Le Ministère considère cette exigence comme étant superflue parce que ces renseignements doivent figurer dans la documentation fournie avec le véhicule incomplet. En conséquence, le projet de modification ne comprend aucune disposition semblable. Les autres renseignements exigés par les États-Unis sur leur étiquette de certification sont similaires à ceux proposés pour l'étiquette informative canadienne.

Le Ministère a également envisagé d'adopter une exigence proposée par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis dans le *Federal Register*, le 3 décembre 1991.³ Aux termes de cette exigence, qui était également contenue dans le projet de modification du Ministère daté du 3 avril 1993, tous les véhicules incomplets, non seulement les châssis-cabines, devraient porter une étiquette de certification. Cette option a été rejetée parce que la proposition de la NHTSA et celle du Ministère n'ont reçu pratiquement aucun appui. En conséquence, le Ministère exige que tous les véhicules incomplets portent une étiquette informative contenant les renseignements de base permettant d'identifier le véhicule et que les véhicules incomplets soient accompagnés d'instructions d'assemblage.

Avantages et coûts

L'exigence de fournir des instructions d'assemblage aux fabricants aux étapes ultérieures éliminerait pour eux la nécessité de soumettre de nouveau à des essais des véhicules complets ayant déjà fait l'objet d'essais et s'étant avérés conformes. Les coûts pour les fabricants de châssis-cabines de mettre au point des instructions et de fournir le document stipulé devraient être minimes, étant donné que cette exigence est déjà en vigueur aux États-Unis et que la plupart des normes de sécurité canadiennes sont identiques aux normes américaines. L'exigence pour les fabricants de remorques incomplètes de fournir des instructions d'assemblage, qui ne s'applique pas aux États-Unis, pourrait entraîner des coûts minimes. L'avantage des exigences proposées est que les

³ Docket No. 91-92, Notice 1

³ Docket No. 91-92, Notice 1

the information they need to carry out the assembly of incomplete vehicles in such a manner that they conform to all the applicable safety standards.

The cost for intermediate manufacturers to affix information labels to incomplete vehicles has not been estimated; however, it is expected to be minimal. The benefit of the information label is that it will assist in the accurate identification of vehicles and will provide an accurate GVWR for the completed vehicle. More importantly, the information label will allow the Department to identify the manufacturer responsible for each stage of manufacturing, allowing for proper enforcement of the *Motor Vehicle Safety Act*.

Consultation

Motor vehicle manufacturers, importers, and public safety organizations were informed of the Department's intention to make this amendment through their regular meetings with the Department. As mentioned above, a proposal governing labelling and documentation requirements for incomplete vehicles was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 3, 1993. In general, respondents supported the requirement for a document to be supplied by the initial-stage vehicle manufacturer; however, there was concern about the number of different types of compliance labels that would have been required.

A new draft of the proposal was then sent to various associations and a meeting was held with them in Toronto, on March 26, 1997. In attendance were members from the Canadian Recreational Vehicle Association, the National Mobility Equipment Dealers Association, the Canadian Marine Manufacturers Association, the National Truck Equipment Association, the Canadian Transportation Equipment Association, the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, the Truck Manufacturers Association, and the United States Department of Transportation. The members stressed the importance of harmonizing Canada's requirements with those of the United States. They also suggested that Canada's definitions be identical to those of the United States so that the same documentation could be used in both countries. Other suggestions were also made, which to the extent possible, were included in a revised proposal dated October 20, 1997, that was sent to the associations noted above for further comments.

Comments to this revised proposal were received from the Canadian Recreational Vehicle Association, Ford Motor Company of Canada, Ltd., General Motors of Canada Ltd., National Truck Equipment Association and the Truck Manufacturers Association. As a result of their comments paragraphs 6.2(1)(g) and 6.4(1)(e) of the proposed amendment were changed to confirm that only vehicles that are manufactured in Canada for sale in Canada must have a national safety mark applied to them. Subsection 9(1) which refers to "stated weight ratings" was reworded to be more specific by stating the gross vehicle weight rating and gross axle weight ratings.

Other comments included the concern that it was not possible for an initial-stage vehicle manufacturer to foresee all of the possible combinations of bodies, equipment, and modifications that could be applied to each type of incomplete vehicle by a final-stage manufacturer. This proposed amendment does not require the initial-stage manufacturer to foresee all the possible combinations into which the final vehicle may be made into. The initial-stage manufacturer can determine the type into which the vehicle

fabricants aux étapes ultérieures disposeraient des renseignements nécessaires pour procéder à l'assemblage des véhicules incomplets de façon à ce qu'ils soient conformes à toutes les normes de sécurité applicables.

Le coût pour les fabricants à l'étape intermédiaire de l'apposition des étiquettes informatives n'a pas fait l'objet d'une évaluation; il devrait toutefois être minime. L'avantage de l'étiquette informative est d'aider à l'identification exacte du véhicule et de fournir le PNBV pour le véhicule complet. Ce qui est plus important, c'est que l'étiquette informative permettra au Ministère d'identifier le fabricant à chaque étape de la fabrication, rendant possible l'application convenable de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Consultations

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles et les organismes de sécurité publics ont été informés de l'intention du Ministère d'apporter la présente modification lors des réunions régulières avec le Ministère. Tel qu'il est indiqué ci-dessus, une proposition concernant les exigences d'étiquetage et de documentation relatives aux véhicules incomplets avait été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 avril 1993. En général, les répondants ont appuyé l'exigence quant à la fourniture d'un document par le fabricant à l'étape initiale. Ils ont toutefois fait part de préoccupations quant au nombre de types différents d'étiquettes de conformité qui aurait été exigé.

Une nouvelle ébauche de la modification a donc été envoyée à diverses associations et une réunion a été tenue avec celles-ci à Toronto, le 26 mars 1997. Étaient présents des membres de l'Association canadienne des véhicules récréatifs, de la National Mobility Equipment Dealers Association, de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, de la National Truck Equipment Association, de l'Association d'équipement de transport canadienne, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, de la Truck Manufacturers Association et du Department of Transportation des États-Unis. Les participants ont souligné l'importance d'harmoniser les exigences du Canada avec celles des États-Unis. Ils ont également suggéré que les définitions contenues dans le règlement canadien soient identiques aux définitions en vigueur aux États-Unis, pour que la même documentation puisse être utilisée dans les deux pays. D'autres suggestions ont été formulées et ont été, autant que possible, intégrées dans un projet de modification révisé daté du 20 octobre 1997 qui a été envoyé, aux fins de commentaires, aux associations susmentionnées.

Des commentaires sur ce projet de modification révisé ont été reçus de l'Association canadienne des véhicules récréatifs, de la Ford du Canada Limitée, de la General Motors du Canada Limitée, de la National Truck Equipment Association et de la Truck Manufacturers Association. À la suite de leurs commentaires, les alinéas 6.2(1)(g) et 6.4(1)(e) du projet de modification ont fait l'objet de changements pour confirmer que seulement les véhicules de fabrication canadienne destinés à la vente au Canada doivent porter une marque nationale de sécurité. Le paragraphe 9(1) qui faisait référence aux « poids nominaux indiqués » a été reformulé pour être plus précis en mentionnant le poids nominal brut du véhicule et les poids nominaux bruts sur les essieux.

Les autres commentaires indiquaient qu'on se préoccupait du fait qu'il était impossible pour un fabricant à l'étape initiale de prévoir toutes les combinaisons possibles de carrosseries, d'équipement et de modifications que le fabricant à l'étape finale pourrait utiliser sur chaque type de véhicule incomplet. Le présent projet de modification n'exige pas que le fabricant à l'étape initiale prévoit toutes les combinaisons possibles de transformation du véhicule incomplet en véhicule complet. Le fabricant à l'étape

could be completed. He would then provide completion guidelines and identify the prescribed standards that apply so that "pass through" certification can be used by the final-stage manufacturer. By making the statements as outlined in this proposed amendment, the manufacturer is complying with the standard and can affix the national safety mark or provide a statement of future compliance. If the final-stage manufacturer follows the initial-stage manufacturer's instructions completely and correctly, no further testing is required. There is, however, no requirement for an initial-stage manufacturer to provide "pass through" certification instructions.

General Motors comments indicated that there may be some vehicle types for which the volume is so low that the cost of physical testing necessary for certification cannot be economically justified. It was suggested that in these instances, Transport Canada could determine that a particular standard should not be applied to vehicles manufactured in two or more stages since the safety effects are in question and the large economic effect on the industry can render that standard impracticable. Under the *Motor Vehicle Safety Regulations*, there is no mechanism to allow this. Also it was suggested that Transport Canada consider providing final-stage manufacturers with some relief by means of a phase-in or delay of timing for certain new requirements and that such relief can be provided with minimal cost and administrative burden to the Department. They believe that setting appropriate applicability and timing requirements will improve the ability of final-stage manufacturers to validate the compliance and safety of their products in a cost effective manner. In the case of new requirements, the Department is always sensitive to the timing of their introduction.

The National Truck Equipment Association queried as to whether a stripped chassis or chassis cowl would be considered an incomplete vehicle. The *Motor Vehicle Safety Act* already stipulates that if they are capable of being driven or drawn on roads by any means other than muscular power exclusively, then they are considered a vehicle, which includes an incomplete vehicle.

The National Truck Equipment Association noted that subsections 6.4(4) and 6.6(2) would appear to make it possible for subsequent-stage manufacturers to increase the GVWR or GAWRs of the vehicles even in the absence of explicit permission from the initial-stage manufacturer. The final-stage manufacturers would be required to maintain records (engineering analysis, data extrapolation based on chassis strength, axle manufacturer data, etc.) to demonstrate that the ratings are within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the vehicle is loaded for its intended use as a completed vehicle. In all cases, documentation would have to be available in order to enable a Transport Canada inspector to determine compliance.

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

initiale peut déterminer de quel type le véhicule pourrait être achevé. Il fournirait ensuite les instructions d'assemblage et déterminerait les normes réglementaires qui s'appliquent de sorte que la certification puisse être transférée au fabricant à l'étape finale. En fournissant les mentions telles qu'elles sont stipulées dans le présent projet de modification, le fabricant se conforme à la norme et peut apposer la marque nationale de sécurité ou fournir une déclaration de conformité éventuelle. Si le fabricant à l'étape finale suit entièrement et correctement les instructions du fabricant à l'étape initiale, aucun autre essai n'est nécessaire. Il n'existe toutefois aucune exigence selon laquelle le fabricant à l'étape initiale doit fournir les instructions permettant le transfert de la certification.

Les commentaires de la General Motors indiquaient que dans le cas de certains types de véhicules le volume de production était si faible que le coût des essais mécaniques nécessaires à la certification ne pouvait pas être justifié d'un point de vue économique. On a suggéré que, dans ces cas, Transports Canada pourrait décider qu'une norme particulière ne devrait pas s'appliquer aux véhicules fabriqués en deux étapes ou plus, étant donné que les répercussions au niveau de la sécurité sont en cause et que l'incidence économique importante sur l'industrie peut rendre cette norme non applicable. Le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ne prévoit aucun mécanisme pouvant permettre cette pratique. La société a également proposé que Transports Canada envisage d'accorder un certain assouplissement aux fabricants à l'étape finale par l'application progressive ou le report de l'application de certaines nouvelles exigences, un tel assouplissement pouvant, à son avis, être accordé à un coût minime et sans augmentation notable du fardeau administratif pour le Ministère. Selon la General Motors le fait d'établir des exigences appropriées en ce qui concerne l'applicabilité et le moment de l'entrée en vigueur améliorerait la capacité des fabricants à l'étape finale de valider la conformité et la sécurité de leurs produits, et ce, d'une manière rentable. Dans le cas des nouvelles normes, le Ministère prend toujours soigneusement en considération la pertinence de l'entrée en vigueur.

La National Truck Equipment Association a demandé si un châssis nu ou un châssis-auvent serait considéré comme un véhicule incomplet. La *Loi sur la sécurité automobile* stipule déjà que si ces châssis peuvent être conduits ou tirés sur les routes autrement que par la seule force musculaire, ils sont alors considérés comme un véhicule, ce qui inclut un véhicule incomplet.

La National Truck Equipment Association a signalé que les paragraphes 6.4(4) et 6.6(2) laisseraient croire qu'il est possible pour les fabricants aux étapes ultérieures d'augmenter le PNBV ou les PNBE des véhicules même sans la permission explicite du fabricant à l'étape initiale. Les fabricants à l'étape finale devraient tenir des dossiers (analyse technique, extrapolation de données fondée sur la résistance du châssis, données du fabricant sur les essieux, etc.) afin de démontrer que les poids nominaux sont dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule lorsque le véhicule est chargé pour l'usage auquel il est destiné une fois achevé. Dans tous les cas, les documents devraient être disponibles pour permettre à un inspecteur de Transports Canada de déterminer la conformité.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de la conformité de leurs produits aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification en examinant ses documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur

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

For further information, please contact Michel Baillot, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-2669 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), BAILLOM@tc.gc.ca (Electronic mail).

doit émettre un avis à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si 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 par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personne-ressource

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Michel Baillot, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-2669 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), BAILLOM@tc.gc.ca (courrier électronique).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Incomplete Vehicles)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 90 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 Michel Baillot, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (INCOMPLETE VEHICLES)

AMENDMENTS

1. (1) The definition "chassis-cab"¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is repealed.

(2) The definitions "cutaway chassis"³, "heavy duty vehicle"⁴ and "truck"⁴ in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

^a S.C., 1993, c. 16
¹ SOR/95-147
² C.R.C., c. 1038
³ SOR/98-125
⁴ SOR/94-670

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules incomplets)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 90 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Michel Baillot, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgaration.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (VÉHICULES INCOMPLETS)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « châssis-cabine »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*², est abrogée.

(2) Les définitions de « camion »³, « châssis tronqué »⁴ et « véhicule lourd »³, au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

^a L.C. (1993), ch. 16
¹ DORS/95-147
² C.R.C., ch. 1038
³ DORS/94-670
⁴ DORS/98-125

“cutaway chassis” means an incomplete vehicle that has the back of the cab cut out for the intended installation of a structure that permits access from the driver’s area to the back of the vehicle; (*châssis tronqué*)

“heavy duty vehicle” means a truck, multipurpose passenger vehicle or bus with a GVWR of more than 2 721.6 kg (6,000 pounds); (*véhicule lourd*)

“truck” means a vehicle designed primarily for the transportation of property or special-purpose equipment but does not include a competition vehicle, a crawler-mounted vehicle, a trailer, a work vehicle, a vehicle imported temporarily for special purposes or a vehicle designed for operation exclusively off-road; (*camion*)

(3) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“completed vehicle” means a vehicle that needs no further manufacturing operations to perform its intended function, other than the addition of readily attachable components, such as mirrors or tire and rim assemblies, or minor finishing operations such as painting; (*véhicule complet*)

“final-stage manufacturer” means a company that performs the manufacturing operations on an incomplete vehicle that turn the incomplete vehicle into a completed vehicle; (*fabricant à l’étape finale*)

“incomplete trailer” means a vehicle that is capable of being drawn and that consists, at a minimum, of a chassis structure and suspension system but needs further manufacturing operations performed on it to become a completed vehicle; (*remorque incomplète*)

“incomplete vehicle” means a vehicle

(a) that is capable of being driven and that consists, at a minimum, of a chassis structure, power train, steering system, suspension system and braking system, in the state in which those systems are to be part of the completed vehicle, but requires further manufacturing operations to become a completed vehicle, or

(b) that is an incomplete trailer; (*véhicule incomplet*)

“initial-stage manufacturer” means a company that manufactures an incomplete vehicle by assembling components none of which, taken separately, constitutes an incomplete vehicle; (*fabricant à l’étape initiale*)

“intermediate manufacturer” means a company, other than an initial-stage manufacturer or final-stage manufacturer, that performs manufacturing operations on an incomplete vehicle; (*fabricant à l’étape intermédiaire*)

2. Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) An incomplete vehicle is prescribed as a class of vehicle in respect of which these Regulations apply.

3. (1) Subsection 5(2)⁵ of the Regulations is replaced by the following:

(2) Every vehicle of a prescribed class shall conform

(a) in the case of an incomplete vehicle, to each standard set out in Schedules IV and VI for a completed vehicle to the extent that the standard governs the components that are fitted on the incomplete vehicle;

(b) in the case of a completed vehicle, to each standard referred to by number in column I of Schedule III, opposite which there is set out the letter “X” in the subcolumn designating the class of the vehicle; and

(c) subject to subsection (2.1), to the applicable vehicle emission requirements set out in Schedule V,

« camion » Véhicule conçu essentiellement pour le transport de biens ou d’équipements spécialisés. Sont exclus de la présente définition les véhicules sur chenilles, les remorques, les véhicules de travail, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales, les véhicules de compétition et les véhicules conçus pour se déplacer exclusivement hors route. (*truck*)

« châssis tronqué » Véhicule incomplet muni d’une cabine dont l’arrière est découpé exprès pour l’installation d’une structure permettant de passer du poste de conduite à l’arrière du véhicule. (*cutaway chassis*)

« véhicule lourd » Autobus, véhicule de tourisme à usages multiples ou camion, dont le PNBV est supérieur à 2 721,6 kg (6 000 livres). (*heavy duty vehicle*)

(3) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« fabricant à l’étape finale » Entreprise qui effectue les opérations de fabrication sur un véhicule incomplet pour en faire un véhicule complet. (*final-stage manufacturer*)

« fabricant à l’étape intermédiaire » Entreprise, autre que le fabricant à l’étape initiale et le fabricant à l’étape finale, qui effectue des opérations de fabrication sur un véhicule incomplet. (*intermediate manufacturer*)

« fabricant à l’étape initiale » Entreprise qui fabrique des véhicules incomplets par montage de pièces qui, séparément, ne forment pas un véhicule incomplet. (*initial-stage manufacturer*)

« remorque incomplète » Véhicule pouvant être tiré qui comprend au moins un châssis et la suspension, mais qui nécessite d’autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet. (*incomplete trailer*)

« véhicule complet » Véhicule qui ne nécessite pas d’autres opérations de fabrication pour remplir sa fonction caractéristique, à l’exception de l’adjonction de pièces à montage rapide, comme les rétroviseurs ou les pneus et leurs jantes, ou de travaux de finition mineurs comme la peinture. (*completed vehicle*)

« véhicule incomplet » S’entend :

a) d’un véhicule pouvant être conduit qui comprend au moins un châssis, le groupe motopropulseur, la direction, la suspension et les freins dans l’état où ils sont destinés à faire partie du véhicule complet, mais qui nécessite d’autres opérations de fabrication pour devenir un véhicule complet;

b) d’une remorque incomplète. (*incomplete vehicle*)

2. L’article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Le véhicule incomplet est une catégorie de véhicule à laquelle s’applique le présent règlement.

3. (1) Le paragraphe 5(2)⁵ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les véhicules d’une catégorie réglementaire doivent être conformes aux normes et exigences suivantes :

a) dans le cas des véhicules incomplets, chacune des normes énoncées aux annexes IV et VI pour les véhicules complets dans la mesure où elle régit les pièces dont le véhicule incomplet est muni;

b) dans le cas des véhicules complets, chacune des normes qui sont citées par numéro à la colonne I de l’annexe III et en regard de laquelle la lettre « X » figure aux sous-colonnes portant les désignations des catégories de ces véhicules;

⁵ SOR/97-376

⁵ DORS/97-376

- (i) in the case of a vehicle of the 1998 model year manufactured on or after September 1, 1997, other than a diesel-fuelled vehicle,
- (ii) in the case of a diesel-fuelled vehicle of the 1998 model year manufactured on or after January 1, 1998, and
- (iii) in the case of a vehicle of a model year subsequent to the 1998 model year.

(2) Subsection 5(3)¹ of the Regulations is repealed.

4. (1) The portion¹ of subsection 6(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

6. (1) Subject to subsections (1.1) and 6.6(1), a company that manufactures a completed vehicle of a prescribed class that meets the requirements of these Regulations shall ensure that the vehicle, unless it is a vehicle imported temporarily for special purposes, bears a compliance label displaying at least

- (a) the name of the manufacturer of the completed vehicle;
- (b) the month and year the manufacture of the completed vehicle was complete;

(2) Subparagraphs 6(1)(f)(i) to (xix) of the Regulations are renumbered as subparagraphs 6(1)(f)(ii) to (xx) and paragraph 6(1)(f) of the Regulations is amended by adding the following before subparagraph (ii):

- (i) “AMB” to refer to an ambulance,

(3) Subsection 6(1)¹ of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (g), by striking out the word “and” at the end of paragraph (h) and by repealing paragraph (i).

(4) Section 6 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) If an initial-stage manufacturer or an intermediate manufacturer assumes, at the time of completion of the completed vehicle, legal responsibility for the vehicle's conformity to the requirements of these Regulations, the initial-stage manufacturer or the intermediate manufacturer, as the case may be, shall ensure that a compliance label is affixed to the completed vehicle in accordance with this section, except that

- (a) the name of the initial-stage manufacturer or the intermediate manufacturer, as the case may be, shall appear on the compliance label instead of the name of the manufacturer referred to in paragraph (1)(a); and
- (b) the date of manufacture of the completed vehicle may be no earlier than the date specified by the initial-stage manufacturer on its information label and no later than the date on which manufacturing operations on the vehicle are completed by the final-stage manufacturer.

(5) Subsections 6(4) to (7)¹ of the Regulations are repealed.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 6:

Vehicles Manufactured in Stages

Initial-stage Manufacturer's Document

6.1 (1) An initial-stage manufacturer shall, at or before the time of delivery of an incomplete vehicle, provide to the intermediate

c) sous réserve du paragraphe (2.1), les exigences relatives aux émissions prévues à l'annexe V qui leur sont applicables :

- (i) dans le cas des véhicules de l'année de modèle 1998 qui ont été construits le 1^{er} septembre 1997 ou après cette date et qui ne sont pas alimentés au carburant diesel,
- (ii) dans le cas des véhicules de l'année de modèle 1998 qui ont été construits le 1^{er} janvier 1998 ou après cette date et qui sont alimentés au carburant diesel,
- (iii) dans le cas des véhicules des années de modèle subséquentes à l'année de modèle 1998.

(2) Le paragraphe 5(3)¹ du même règlement est abrogé.

4. (1) Le passage du paragraphe 6(1)¹ du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Sous réserve des paragraphes (1.1) et 6.6(1), le fabricant de véhicules complets d'une catégorie réglementaire répondant aux exigences du présent règlement doit veiller à ce que les véhicules, à moins qu'il ne s'agisse de véhicules importés temporairement à des fins spéciales, portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent au moins :

- a) le nom du fabricant du véhicule complet;
- b) le mois et l'année où la fabrication du véhicule complet a pris fin;

(2) Les sous-alinéas 6(1)(f)(i) à (xix) du même règlement deviennent les sous-alinéas 6(1)(f)(ii) à (xx) et l'alinéa 6(1)(f) du même règlement est modifié par adjonction, avant le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

- (i) « AMB » : ambulance,

(3) L'alinéa 6(1)i)¹ du même règlement est abrogé.

(4) L'article 6 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Le fabricant à l'étape initiale ou le fabricant à l'étape intermédiaire qui assume, au moment de l'achèvement du véhicule complet, la responsabilité légale de la conformité du véhicule aux exigences du présent règlement doit veiller à ce qu'une étiquette de conformité soit apposée sur le véhicule complet en conformité avec le présent article, sauf que :

- a) le nom du fabricant à l'étape initiale ou du fabricant à l'étape intermédiaire, selon le cas, doit figurer sur cette étiquette au lieu de celui du fabricant visé à l'alinéa (1)a);
- b) la date de fabrication du véhicule complet ne peut être antérieure à celle qui est précisée par le fabricant à l'étape initiale sur l'étiquette informative qu'il a apposée ni postérieure à la date où le fabricant à l'étape finale a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule.

(5) Les paragraphes 6(4) à (7)¹ du même règlement sont abrogés.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

Véhicules construits par étapes

Document du fabricant à l'étape initiale

6.1 (1) Au plus tard à la livraison du véhicule incomplet, le fabricant à l'étape initiale doit fournir au fabricant à l'étape

¹ SOR/95-147

¹ DORS/95-147

manufacturer or the final-stage manufacturer, as the case may be, an incomplete vehicle document that contains the following information:

- (a) the name and mailing address of the initial-stage manufacturer;
- (b) the month and year the initial-stage manufacturer performed its last manufacturing operation on the incomplete vehicle;
- (c) the vehicle identification number;
- (d) the maximum GVWR, expressed in kilograms, intended for the vehicle when it is a completed vehicle;
- (e) the maximum GAWR, expressed in kilograms, intended for each axle of the vehicle when it is a completed vehicle, except that the GAWR for consecutive axles that have identical GAWRs when equipped with tires that have the same designated tire size may be stated once followed by the words "each" and "chacun";
- (f) a list of the types of vehicles referred to in paragraph 6(1)(f) into which the incomplete vehicle may be manufactured; and
- (g) a list of the prescribed standards that apply, at the date specified in paragraph (b), in respect of each type of vehicle listed, followed in each case by one or more of the following statements, as applicable:
 - (i) a statement that the completed vehicle will conform to the standard if no alterations are made to the components of the incomplete vehicle that are identified (for example, CMVSS 104 — This vehicle, when completed, will conform to Standard 104, Windshield Wiping and Washing System, if no alterations are made to the windshield or the windshield wiping and washing system),
 - (ii) a statement that the completed vehicle will conform to the standard if the vehicle is manufactured in accordance with the conditions specified by the manufacturer (for example, CMVSS 121 — This vehicle, when completed, will conform to Standard 121, Air Brake Systems, if it does not exceed any of the GAWRs, if the centre of gravity at GVWR is not higher than 2.75 m above the ground and if no alterations are made in any brake system component), and
 - (iii) a statement that conformity to the standard is not affected by the design of the incomplete vehicle and that the initial-stage manufacturer makes no representation as to conformity with the standard.

(2) The document shall be kept in a weather-resistant container that is attached to the vehicle in a conspicuous and readily accessible location, or it may be sent directly to an intermediate manufacturer, a final-stage manufacturer or other purchaser, as the case may be.

Initial-stage Manufacturer's Information Label

6.2 (1) Every initial-stage manufacturer shall affix to every incomplete vehicle it manufactures an information label that displays the following:

- (a) a statement, in both official languages, that the vehicle is an incomplete vehicle;
- (b) the name of the initial-stage manufacturer;
- (c) the month and year the initial-stage manufacturer performed its last manufacturing operation on the incomplete vehicle;
- (d) the vehicle identification number;
- (e) the maximum GVWR intended for the vehicle when it is a completed vehicle, expressed in kilograms, clearly identified by the words "Gross Vehicle Weight Rating" and "Poids nominal brut du véhicule" or the abbreviations "GVWR" and "PNBV";

intermédiaire ou finale, selon le cas, un document de véhicule incomplet qui contient les renseignements suivants :

- a) le nom et l'adresse postale du fabricant à l'étape initiale;
- b) le mois et l'année où le fabricant à l'étape initiale a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule incomplet;
- c) le numéro d'identification du véhicule;
- d) le PNBV maximal, en kilogrammes, prévu pour le véhicule quand il deviendra un véhicule complet;
- e) le PNBE maximal, en kilogrammes, prévu pour chaque essieu du véhicule quand il deviendra un véhicule complet, sauf que, dans le cas où des essieux consécutifs ont le même PNBE maximal et sont munis de pneus de la même dimension désignée, ce poids peut figurer une seule fois pour ces essieux suivi des mentions « chacun » et « each »;
- f) la liste des types de véhicules visés à l'alinéa 6(1)f) que le véhicule incomplet est susceptible de devenir à la suite de certaines opérations de fabrication;
- g) la liste des normes réglementaires qui s'appliquent, à la date visée à l'alinéa b), à chaque type de véhicule énuméré, suivie, dans chaque cas, d'une ou de plusieurs des mentions suivantes, selon le cas :
 - (i) une mention indiquant que le véhicule complet sera conforme à la norme si aucune modification n'est apportée aux pièces mentionnées du véhicule incomplet (exemple : NSVAC 104 — Une fois achevé, ce véhicule sera conforme à la norme 104, Système essuie-glace et lave-glace, si aucune modification n'est apportée au pare-brise ou au système essuie-glace et lave-glace),
 - (ii) une mention indiquant que le véhicule complet sera conforme à la norme si la fabrication du véhicule se poursuit selon les conditions qu'il précise (exemple : NSVAC 121 — Une fois achevé, ce véhicule sera conforme à la norme 121, Systèmes de freinage à air comprimé, si aucun PNBE n'est dépassé, si le centre de gravité au PNBV se trouve au plus à 2,75 m du sol et si aucune modification n'est apportée à une pièce du système de freinage),
 - (iii) une mention indiquant que la conception du véhicule incomplet n'a aucune incidence sur sa conformité à la norme et que le fabricant à l'étape initiale ne fait aucune déclaration quant à la conformité du véhicule à cette norme.

(2) Le document doit être conservé dans un contenant à l'épreuve des intempéries fixé au véhicule dans un endroit bien en vue et d'accès facile, ou il peut être envoyé directement, selon le cas, au fabricant à l'étape finale, au fabricant à l'étape intermédiaire ou à tout autre acheteur.

Étiquette informative du fabricant à l'étape initiale

6.2 (1) Le fabricant à l'étape initiale doit apposer, sur chaque véhicule incomplet qu'il fabrique, une étiquette portant les renseignements suivants :

- a) la mention, dans les deux langues officielles, que le véhicule est un véhicule incomplet;
- b) le nom du fabricant à l'étape initiale;
- c) le mois et l'année où le fabricant à l'étape initiale a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule incomplet;
- d) le numéro d'identification du véhicule;
- e) le PNBV maximal, en kilogrammes, prévu pour le véhicule quand il deviendra un véhicule complet, clairement indiqué par les mentions « Gross Vehicle Weight Rating » et « Poids nominal brut du véhicule » ou les abréviations « GVWR » et « PNBV »;

(f) the maximum GAWR, expressed in kilograms, intended for each axle of the vehicle when it is a completed vehicle, listed in order from front to rear and clearly identified by the words “Gross Axle Weight Ratings” and “Poids nominal brut sur l’essieu” or the abbreviations “GAWR” and “PNBE”, except that

(i) the GAWR for consecutive axles that have identical GAWRs when equipped with tires that have the same designated tire size may be stated once followed by the words “each” and “chacun”, and

(ii) the information need not appear on the label if it is set out on the placard referred to in subsection 110(5) of Schedule IV or on the compliance label referred to in subsection 120(12) of Schedule IV; and

(g) in the case of a vehicle manufactured in Canada for sale in Canada, a drawing of at least 20 mm in diameter depicting the national safety mark set out in Schedule I and showing in its centre, in figures of at least 2 mm in height, the authorization number assigned by the Minister to the company under section 3.

(2) The information label shall be applied

(a) to the hinge pillar, door latch post or the door edge that meets the door latch post next to the driver’s seating position;

(b) to the left side of the instrument panel or the inward-facing surface of the door next to the driver’s seating position, if it is impracticable to apply the label in accordance with paragraph (a); or

(c) to a conspicuous and readily accessible location, if it is impracticable to apply the label in accordance with paragraph (a) or (b) or if the vehicle does not have the components described in paragraph (a) or (b).

(3) The drawing referred to in paragraph (1)(g) may be displayed on a label applied to the vehicle beside the initial-stage manufacturer information label.

Intermediate Manufacturer’s Document

6.3 (1) Every intermediate manufacturer of an incomplete vehicle shall, at or before the time of delivery of the incomplete vehicle to a subsequent manufacturer, provide to the subsequent manufacturer, in the manner specified in subsection 6.1(2), the incomplete vehicle document that was provided by the previous manufacturer.

(2) An intermediate manufacturer shall, before complying with subsection (1), make an addendum to the incomplete vehicle document that contains the following information:

(a) their name and mailing address;

(b) a clear and precise description of all the changes that they have made to the incomplete vehicle; and

(c) if any of the changes affect the validity of a statement made by the initial-stage manufacturer in accordance with paragraph 6.1(1)(g), an indication of the amendments that must be made to those statements to reflect the changes made by the intermediate manufacturer.

Intermediate Manufacturer’s Information Label

6.4 (1) An intermediate manufacturer shall affix to every incomplete vehicle, beside the information label of the previous manufacturer, an information label that displays the following information:

(a) a statement, in both official languages, that the vehicle is an incomplete vehicle;

f) le PNBE maximal, en kilogrammes, prévu pour chaque essieu du véhicule quand il deviendra un véhicule complet, donné de l’avant à l’arrière, et clairement indiqué par les mentions « Gross Axle Weight Ratings » et « Poids nominal brut sur l’essieu » ou les abréviations « GAWR » et « PNBE », sauf que :

(i) dans le cas où des essieux consécutifs ont le même PNBE maximal et sont munis de pneus de la même dimension désignée, ce poids peut figurer une seule fois pour ces essieux suivi des mentions « chacun » et « each »,

(ii) ces renseignements n’ont pas à figurer sur l’étiquette s’ils sont indiqués sur la plaque visée au paragraphe 110(5) de l’annexe IV ou sur l’étiquette de conformité visée au paragraphe 120(12) de l’annexe IV;

g) si le véhicule est de fabrication canadienne et est destiné à la vente au Canada, un dessin d’un diamètre d’au moins 20 mm reproduisant la marque nationale de sécurité qui figure à l’annexe I et ayant au centre, en chiffres d’au moins 2 mm de hauteur, le numéro d’autorisation attribué par le ministre à l’entreprise en application de l’article 3.

(2) L’étiquette informative doit être apposée, selon le cas :

a) sur le pied d’avant, sur le pied milieu ou au bord de la porte correspondant au pied milieu, du côté du conducteur;

b) sur le côté gauche du tableau de bord ou la surface intérieure de la porte du conducteur s’il est impossible d’apposer l’étiquette en conformité avec l’alinéa a);

c) à un endroit bien en vue et d’accès facile, s’il est impossible d’apposer l’étiquette en conformité avec les alinéas a) ou b) ou si le véhicule n’a pas les pièces mentionnées à ces alinéas.

(3) Le dessin visé à l’alinéa (1)g) peut figurer sur une étiquette apposée sur le véhicule à côté de l’étiquette informative du fabricant à l’étape initiale.

Document du fabricant à l’étape intermédiaire

6.3 (1) Le fabricant à l’étape intermédiaire d’un véhicule incomplet doit, au plus tard à la livraison du véhicule incomplet au fabricant subséquent, fournir à ce dernier, de la manière prévue au paragraphe 6.1(2), le document de véhicule incomplet que lui avait fourni le fabricant précédent.

(2) Le fabricant à l’étape intermédiaire doit, avant de se conformer au paragraphe (1), joindre au document de véhicule incomplet un additif qui contient les renseignements suivants :

a) le nom et l’adresse postale de ce fabricant à l’étape intermédiaire;

b) une description claire et précise de toutes les modifications qu’il a effectuées sur le véhicule incomplet;

c) si l’une des modifications affecte la validité de l’une des mentions faites par le fabricant à l’étape initiale conformément à l’alinéa 6.1(1)g), une indication des modifications qui doivent être apportées aux mentions pour tenir compte des modifications effectuées par le fabricant à l’étape intermédiaire.

Étiquette informative du fabricant à l’étape intermédiaire

6.4 (1) Le fabricant à l’étape intermédiaire doit apposer sur tout véhicule incomplet, à côté de l’étiquette informative du fabricant précédent, une étiquette informative portant les renseignements suivants :

a) la mention, dans les deux langues officielles, que le véhicule est un véhicule incomplet;

- (b) the name of the intermediate manufacturer;
- (c) a statement, in both official languages, that the company is an intermediate manufacturer;
- (d) the month and year in which the intermediate manufacturer performed its last manufacturing operation on the incomplete vehicle; and
- (e) in the case of a vehicle manufactured in Canada for sale in Canada, a drawing of at least 20 mm in diameter depicting the national safety mark set out in Schedule I and showing in its centre, in figures of at least 2 mm in height, the authorization number assigned by the Minister to the company under section 3.

(2) The drawing referred to in paragraph (1)(e) may be displayed on a label affixed to the vehicle beside the intermediate manufacturer's information label.

(3) In the case of an incomplete vehicle whose information label of the previous manufacturer is not in a location described in paragraph 6.2(2)(a) or (b),

- (a) the information label shall be applied in a location specified in paragraph 6.2(2)(a) or (b), or in a conspicuous and readily accessible location, if it is impracticable to conform to paragraph 6.2(2)(a) or (b); and
- (b) subject to subsection (4), the information label shall display the GVWR and GAWRs set out on the label affixed by the previous manufacturer.

(4) If an intermediate manufacturer increases the GVWR or the GAWRs above those referred to in paragraphs 6.1(1)(d) and (e), the intermediate manufacturer shall ensure that the new ratings are displayed on that intermediate manufacturer's information label and

- (a) are increased in accordance with the written recommendations of the initial-stage manufacturer or, if applicable, of another previous manufacturer; or
- (b) are within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the vehicle is loaded for its intended use as a completed vehicle.

Final-stage Manufacturer's Document

6.5 (1) A final-stage manufacturer shall make an addendum to the incomplete vehicle document that contains the following information:

- (a) their name and mailing address; and
- (b) a clear and precise description of all the changes that they have made to the incomplete vehicle.

(2) The final-stage manufacturer shall retain and make available, at the request of the Minister, the incomplete vehicle documentation referred to in subsection (1) and sections 6.1 and 6.3, for a period of no less than five years after the date manufacturing operations on the vehicle are completed by the final-stage manufacturer.

Final-stage Manufacturer's Compliance Label

6.6 (1) Every final-stage manufacturer shall choose a date of manufacture for a completed vehicle which may be no earlier than the date specified by the initial-stage manufacturer on its information label but no later than the date manufacturing operations on the vehicle are completed by the final-stage manufacturer and shall

- (a) complete the incomplete vehicle in such a manner that the completed vehicle conforms to the standards prescribed for a completed vehicle of that class as of the date chosen by the final-stage manufacturer; and

- b) le nom de ce fabricant à l'étape intermédiaire;
- c) la mention, dans les deux langues officielles, que l'entreprise est un fabricant à l'étape intermédiaire;
- d) le mois et l'année où le fabricant à l'étape intermédiaire a effectué la dernière opération de fabrication sur le véhicule incomplet;
- e) si le véhicule est de fabrication canadienne et est destiné à la vente au Canada, un dessin d'un diamètre d'au moins 20 mm reproduisant la marque nationale de sécurité qui figure à l'annexe I et ayant au centre, en chiffres d'au moins 2 mm de hauteur, le numéro d'autorisation attribué par le ministre à l'entreprise en application de l'article 3.

(2) Le dessin visé à l'alinéa (1)e) peut figurer sur une étiquette apposée sur le véhicule à côté de l'étiquette informative du fabricant à l'étape intermédiaire.

(3) Dans le cas d'un véhicule incomplet dont l'étiquette informative du fabricant précédent ne se trouve pas à l'un des endroits mentionnés aux alinéas 6.2(2)a) ou b), l'étiquette informative doit :

- a) être apposée à l'un des endroits précisés aux alinéas 6.2(2)a) ou b), ou à un endroit bien en vue et d'accès facile s'il est impossible de se conformer à l'un de ces alinéas;
- b) sous réserve du paragraphe (4), porter le PNBV et les PNBE indiqués sur l'étiquette apposée par le fabricant précédent.

(4) Le fabricant à l'étape intermédiaire qui augmente le PNBV ou les PNBE au-delà des valeurs visées aux alinéas 6.1(1)d) et e) doit veiller à ce que les nouveaux poids nominaux soient indiqués sur l'étiquette informative du fabricant à l'étape intermédiaire qu'il appose et soient, selon le cas :

- a) augmentés conformément aux recommandations écrites du fabricant à l'étape initiale ou, le cas échéant, d'un autre fabricant précédent;
- b) dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule, une fois que le véhicule est chargé pour l'usage auquel il est destiné en tant que véhicule complet.

Document du fabricant à l'étape finale

6.5 (1) Le fabricant à l'étape finale doit joindre au document de véhicule incomplet un additif qui contient les renseignements suivants :

- a) le nom et l'adresse postale du fabricant à l'étape finale;
- b) une description claire et précise de toutes les modifications qu'il a effectuées sur le véhicule incomplet.

(2) Le fabricant à l'étape finale doit conserver et mettre à la disposition du ministre, sur demande, la documentation de véhicule incomplet visée au paragraphe (1) et aux articles 6.1 et 6.3 durant une période d'au moins cinq ans après la date où il a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule.

Étiquette de conformité du fabricant à l'étape finale

6.6 (1) Le fabricant à l'étape finale doit choisir une date de fabrication du véhicule complet qui ne peut être antérieure à celle qui est précisée par le fabricant à l'étape initiale sur l'étiquette informative qu'il a apposée, ni postérieure à la date où il a effectué sa dernière opération de fabrication sur le véhicule, et doit :

- a) achever le véhicule incomplet de manière que le véhicule complet soit conforme aux normes fixées pour le véhicule complet de cette catégorie qui étaient en vigueur à cette date qu'il a choisie;
- b) apposer sur le véhicule complet une étiquette de conformité conformément à l'article 6, sauf que :

(b) affix to the completed vehicle a compliance label in accordance with section 6, except that

(i) the date of manufacture referred to in paragraph 6(1)(b) is the date of manufacture chosen by the final-stage manufacturer, and

(ii) subject to subsection (2), the GVWR and GAWRs shall be those set out on the label affixed by the previous manufacturer.

(2) If a final-stage manufacturer increases the GVWR or the GAWRs above those referred to in paragraphs 6.1(1)(d) and (e) and subsection 6.4(4) or new ratings have been displayed on an intermediate manufacturer's information label, the final-stage manufacturer shall ensure that the new ratings are displayed on the compliance label for the completed vehicle and

(a) are increased in accordance with the written recommendations of the initial-stage manufacturer or, if applicable, of another previous manufacturer; or

(b) are within the load-carrying capacity of the vehicle's components when the vehicle is loaded for its intended use as a completed vehicle.

6. (1) The portion of section 7¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

7. All the labels applied to a vehicle under sections 6, 6.2, 6.4 and 6.6 shall

(2) Section 7 of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (b), by adding the word "and" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) have metric units identified by the appropriate name or symbol.

7. Section 8⁴ of the Regulations and the heading¹ before it are repealed.

8. The portion of subsection 9(1)¹ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

9. (1) If a company alters a vehicle, other than an incomplete vehicle or a truck tractor not fitted with a fifth-wheel coupling, that was in conformity with these Regulations in such a manner that its stated GVWR and GAWR are no longer accurate, or if the company alters the vehicle otherwise than by the addition, substitution or removal of readily attachable components such as mirrors or tire and rim assemblies or by minor finishing operations, the company shall

9. Paragraph 12(3)(c)¹ of the Regulations is replaced by the following:

(c) in the case of an incomplete vehicle, truck, multipurpose passenger vehicle, passenger car or bus, the vehicle was manufactured by the company that completed the main assembly of the vehicle to conform to section 210 of Schedule IV;

10. Schedule I to the Regulations is amended by replacing the reference "(Section 6)"¹ after the heading "SCHEDULE I" with the reference "(Section 6 and paragraphs 6.2(1)(g) and 6.4(1)(e))".

11. The subcolumn entitled "Chassis-cab"⁶ in column III of Schedule III to the Regulations is repealed.

12. (1) Subsection 115(1.1)³ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(i) la date de fabrication visée à l'alinéa 6(1)b) doit être celle choisie par le fabricant à l'étape finale,

(ii) sous réserve du paragraphe (2), le PNBV et les PNBE doivent être ceux indiqués sur l'étiquette apposée par le fabricant précédent.

(2) Si le fabricant à l'étape finale augmente le PNBV ou les PNBE au-delà des valeurs visées aux alinéas 6.1(1)d) et e) et au paragraphe 6.4(4), ou si de nouveaux poids nominaux sont indiqués sur l'étiquette informative du fabricant à l'étape intermédiaire, il doit veiller à ce que les nouveaux poids nominaux soient indiqués sur l'étiquette de conformité du véhicule complet et soient, selon le cas :

a) augmentés conformément aux recommandations écrites du fabricant à l'étape initiale ou, le cas échéant, d'un autre fabricant précédent;

b) soit dans les limites du poids en charge des pièces du véhicule, une fois que le véhicule est chargé pour l'usage auquel il est destiné en tant que véhicule complet.

6. (1) Le passage de l'article 7¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

7. Toute étiquette apposée en vertu des articles 6, 6.2, 6.4 et 6.6 doit :

(2) L'article 7 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) indiquer le nom ou le symbole de l'unité dans le cas de valeurs en unités métriques.

7. L'article 8⁴ du même règlement et l'intertitre¹ le précédant sont abrogés.

8. Le passage du paragraphe 9(1)¹ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Si elle modifie un véhicule qui était conforme au présent règlement, sauf un véhicule incomplet ou un camion-tracteur qui n'est pas équipé d'un attelage pivotant, de telle sorte que le PNBV et les PNBE indiqués ne sont plus exacts, ou si elle le modifie autrement que par l'adjonction, le remplacement ou l'enlèvement de pièces à montage rapide, comme les rétroviseurs ou les pneus et leurs jantes, ou des travaux de finition mineurs, l'entreprise doit :

9. L'alinéa 12(3)(c)¹ du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas d'un autobus, d'un véhicule incomplet, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'une voiture de tourisme ou d'un camion, l'entreprise qui a procédé à l'assemblage principal du véhicule l'a fait de manière à se conformer à l'article 210 de l'annexe IV;

10. La mention « (article 6)¹ » qui suit le titre « ANNEXE I » du même règlement est remplacée par « (article 6 et alinéas 6.2(1)g) et 6.4(1)e) ».

11. La sous-colonne intitulée « Châssis-cabine »⁶, à la colonne III de l'annexe III du même règlement, est abrogée.

12. (1) Le paragraphe 115(1.1)³ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

¹ SOR/95-147

³ SOR/98-125

⁴ SOR/94-670

⁶ SOR/97-421

¹ DORS/95-147

³ DORS/94-670

⁴ DORS/98-125

⁶ DORS/97-421

(1.1) A vehicle that is manufactured from an incomplete vehicle shall bear the vehicle identification number assigned by the manufacturer of the incomplete vehicle.

(2) Paragraph 115(3)(b) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (i), by adding the word “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):

(iii) in the case of an incomplete vehicle to be completed as a trailer, the decipherable information required for an incomplete vehicle in column II of Table I shall be that of a trailer;

(3) The portion of item 7 of Table I to section 115 of Schedule IV to the Regulations in column I⁴ is replaced by the following:

Column I	
Item	Class of Vehicle
7.	Incomplete vehicle

13. Subsection 205(5)⁷ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(5) Any glazing material for use in a multipurpose passenger vehicle shall meet the requirements specified in the ANSI Z26 Safety Code for glazing materials for use in trucks.

14. The Regulations are amended by striking out the word “chassis-cab”, with such modifications as the circumstances require, in the following provisions:

- (a) the portion of paragraph 6(1)(e) before subparagraph (i);
- (b) the portion of paragraph 6(3)(a) before subparagraph (i);
- (c) paragraph 104(6)(b) of Schedule IV;
- (d) the portion of subsection 108.1(1) of Schedule IV before paragraph (a);
- (e) subsection 120(1) of Schedule IV;
- (f) subsection 120(4) of Schedule IV;
- (g) the portion of subsection 120(5) of Schedule IV before paragraph (a);
- (h) the portion of subsection 121(4) of Schedule IV before paragraph (a);
- (i) paragraph 121(4)(c) of Schedule IV;
- (j) the portion of paragraph 121(4)(f) of Schedule IV before subparagraph (i);
- (k) paragraph 121(4)(g) of Schedule IV;
- (l) subsection 121(6) of Schedule IV;
- (m) subsection 121(9) of Schedule IV;
- (n) subsection 121(12) of Schedule IV;
- (o) paragraph 121(16)(a) of Schedule IV;
- (p) subsection 121(26) of Schedule IV;
- (q) the portion of subsection 121(27) of Schedule IV before paragraph (a); and
- (r) the portion of section 4 of Schedule V.1 before paragraph (a).

COMING INTO FORCE

15. These Regulations come into force one year after their registration by the Clerk of the Privy Council.

[38-1-o]

(1.1) Le véhicule construit à partir d'un véhicule incomplet doit porter le numéro d'identification du véhicule attribué par le fabricant du véhicule incomplet.

(2) L'alinéa 115(3)b) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :

(iii) dans le cas d'un véhicule incomplet à achever sous forme de remorque, les renseignements déchiffrables pour un véhicule incomplet indiqués à la colonne II du tableau I sont ceux à fournir sur une remorque.

(3) La colonne I³ de l'article 7 du tableau I de l'article 115 de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Catégorie de véhicule
7.	Véhicule incomplet

13. Le paragraphe 205(5)⁷ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Tout vitrage destiné à être utilisé dans un véhicule de tourisme à usages multiples doit être conforme aux exigences du code de sécurité ANSI Z26 relatives aux vitrages de camions.

14. Dans les passages suivants du même règlement, « châssis-cabine » est abrogé, avec les adaptations nécessaires :

- a) le passage de l'alinéa 6(1)e) précédant le sous-alinéa (i);
- b) le passage de l'alinéa 6(3)a) précédant le sous-alinéa (i);
- c) l'alinéa 104(6)b) de l'annexe IV;
- d) le passage du paragraphe 108.1(1) de l'annexe IV précédant l'alinéa a);
- e) le paragraphe 120(1) de l'annexe IV;
- f) le paragraphe 120(4) de l'annexe IV;
- g) le passage du paragraphe 120(5) de l'annexe IV précédant l'alinéa a);
- h) le passage du paragraphe 121(4) de l'annexe IV précédant l'alinéa a);
- i) l'alinéa 121(4)c) de l'annexe IV;
- j) le passage de l'alinéa 121(4)f) de l'annexe IV précédant le sous-alinéa (i);
- k) l'alinéa 121(4)g) de l'annexe IV;
- l) le paragraphe 121(6) de l'annexe IV;
- m) le paragraphe 121(9) de l'annexe IV;
- n) le paragraphe 121(12) de l'annexe IV;
- o) l'alinéa 121(16)a) de l'annexe IV;
- p) le paragraphe 121(26) de l'annexe IV;
- q) le passage du paragraphe 121(27) de l'annexe IV précédant l'alinéa a);
- r) le passage de l'article 4 de l'annexe V.1 précédant l'alinéa a).

ENTRÉE EN VIGUEUR

15. Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

[38-1-o]

⁴ SOR/94-670

⁷ SOR/94-717

³ DORS/94-670

⁷ DORS/94-717

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Liquefied Petroleum Gas)

Statutory Authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring Department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Motor Vehicle Safety regulations (MVSR) 2(1), 301, 301.1 and 301.2 will be amended and updated as described herein. The associated Test Methods detailing the crash test methods and procedures to be used in demonstrating compliance with the Regulations, will also be amended as described.

MVSR 2(1), Liquefied Petroleum Gas (LPG)

The definition of "Liquefied Petroleum Gas" will be updated to refer to the most recent Canadian General Standards Board standard, CAN/CGSB-3.14-M88.

MVSR 301, Fuel System Integrity

The current MVSR 301 requires that all vehicles with a Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of 4 536 kg or less be crash tested in three directions: forward into a fixed barrier at 48 km/h, and with a moving barrier laterally at 32 km/h and from the rear at 48 km/h. After each test, and during a rotational test, the vehicle's fuel system must not leak more than the specified amount of fuel. School buses with a GVWR of more than 4 536 kg must be subjected to a moving contoured barrier test. This test consists of the bus being struck at any angle and at any point by the contoured barrier moving at 48 km/h.

This amendment will revise the regulation by referencing the updated Test Method. This change in reference, along with other wording changes, results in the regulation being easier to understand.

Several changes have been made to Test Method 301. Section headings have been added and the fuel integrity requirements have been grouped together. The drawings have been revised and redrawn. The word "weight" has been replaced by the word "mass" throughout the document and the unit of mass has been revised to kilograms. A clause has been added indicating that the vehicle's "unloaded vehicle mass" does not include that of "work performing accessories". This change provides harmony with the requirements of MVSR 212 and 219 and Test Method 208. The references to the skid testing requirement have been updated to the latest standard (American Society for Testing and Materials [ASTM], E-274-90). In addition, the Skid Number has been revised to 75 to be in harmony with the National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA's) Federal Motor Vehicle

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (gaz de pétrole liquéfié)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Les dispositions du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) 2(1), 301, 301.1 et 301.2 seront modifiées tel qu'il est indiqué ci-dessous. Les méthodes d'essai connexes qui décrivent de façon détaillée les méthodes et procédures des essais de collision à utiliser pour démontrer la conformité au Règlement seront également modifiées tel qu'il est indiqué.

RSVA 2(1), Gaz de pétrole liquéfié (GPL)

La définition de « gaz de pétrole liquéfié » sera actualisée pour correspondre à celle de la plus récente norme de l'Office des normes générales du Canada, CAN/CGSB-33.14-M88.

RSVA 301, Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant

Le RSVA 301 actuel exige que tous les véhicules d'au plus 4 536 kg de PNBV soient soumis à un essai de collision dans les trois directions : collision à l'avant avec une barrière fixe à 48 km/h, sur les côtés avec une barrière mobile se déplaçant à 32 km/h et à l'arrière avec une barrière mobile se déplaçant à 48 km/h. Après chaque essai, et durant un test de rotation, le circuit d'alimentation en carburant du véhicule ne doit pas laisser s'écouler une quantité de carburant supérieure à celle précisée. Les autobus scolaires d'un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être soumis à un essai de collision avec une barrière profilée. Cet essai consiste à faire heurter l'autobus sous n'importe quel angle, en n'importe quel point, par une barrière profilée se déplaçant à 48 km/h.

Cette modification révisera le règlement en utilisant comme renvoi la Méthode d'essai actualisée. Cette modification du renvoi, en même temps que des changements dans la formulation, faciliteront la compréhension.

Plusieurs modifications ont été apportées à la Méthode d'essai 301. Des intertitres ont été ajoutés et les exigences relatives à l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant ont été regroupées. Les dessins ont été révisés et refaits. Dans tout le document, le mot « poids » a été remplacé par le mot « masse » et l'unité de masse a été révisée et s'exprime en kilogrammes. Une clause a été ajoutée indiquant que la « masse du véhicule à vide » ne comprend pas la « masse des accessoires requis pour accomplir le travail », conformément aux exigences RSVA 212 et 219 et à celles de la Méthode d'essai 208. Les conditions d'essais de dérapage auxquelles on fait référence ont été actualisées conformément à la norme la plus récente (American Society for Testing and Materials [ASTM], E-274-90). De plus, l'indice de glissance est changé à 75, conformément à la norme Federal Motor Vehicle

Safety Standard (FMVSS) 301. The references to Stoddard solvent have also been updated to the new standard (ASTM D-235-95, "Standard for Mineral Solvents"). Finally, the contoured barrier height has been revised to 133 mm to be in harmony with FMVSS 301.

MVSR 301.1, Liquefied Petroleum Gas (LPG) Fuel System Integrity

The current MVSR 301.1 allows two means of demonstrating compliance. One is barrier crash testing where vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less are tested in three directions: forward into a fixed barrier at 48 km/h, and with a moving barrier laterally at 32 km/h and from the rear at 48 km/h. After each test, the vehicle's fuel system is required to remain intact and maintain a minimum of 95 percent of its original pressure. It is also mandatory that the fuel containers not become detached from the vehicle at any attachment point. Vehicles with a GVWR of more than 4 536 kg are subjected to a moving barrier test, which consists of the vehicle being struck, at any angle and at any point, by a contoured barrier moving at 48 km/h.

As an alternative, manufacturers are permitted to comply with the requirements of Canadian Gas Association Preliminary Standard 12.2, "Propane Fuel Systems Components for Highway Vehicles", and the installation requirements specified in the National Standard of Canada CAN 1-B149.2-M80, *Installation Code for Propane Burning Appliances and Equipment*. These standards included the best requirements and installation practices for LPG systems that were available in 1985. As the component standard was written for propane appliances and trucks meant for delivering propane, it did not sufficiently cover the installation of propane equipment for vehicle fueling. To compensate for this shortcoming, additional requirements were added to MVSR 301.1.

As the use of propane as an automotive fuel developed, the industry made updates to the component standard, and subsequently created a separate standard covering propane installations on vehicles. This new installation standard (CAN/CGA-B149.5 M95, *Installation Code for Propane Systems and Tanks on Highway Vehicles*) covers all of the additional requirements that were originally specified in MVSR 301.1.

As a result of these new standards, there are now inconsistencies between them and the requirements of MVSR 301.1. These inconsistencies have resulted in manufacturers not being able to follow the option of constructing vehicles in compliance with the component and installation standards. This amendment will adopt by reference the latest industry standards for propane components and installation, these being CAN/CGA-12.2, *Propane Fuel System Components for Use on Highway Vehicles* and CAN/CGA-B-149.5, *Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles*. The adoption of these standards will again permit manufacturers the option of following the industry standards in place of crash testing.

MVSR 301.1 is also being updated to include clauses allowing compliance with the latest version of the standard in effect 12 months prior to the manufacture of the vehicle. This change will result in the regulation automatically referring to standards which reflect the state-of-the-art. Consequently, technological

Safety Standard (FMVSS) 301 de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Les références au solvant Stoddard ont également été actualisées conformément à la nouvelle norme (ASTM D-235-95, *Standard for Mineral Solvents*). Enfin, la hauteur de la barrière profilée a été fixée à 133 mm conformément à la norme FMVSS 301.

RSVA 301.1, Étanchéité du circuit d'alimentation en GPL

Le RSVA 301.1 prévoit deux moyens de démontrer la conformité. Le premier est celui de la méthode d'essai actuel de collision avec une barrière où les véhicules d'au plus 4 536 kg de PNBV sont soumis à un essai de collision dans les trois directions : à l'avant avec une barrière fixe à 48 km/h, sur les côtés avec une barrière mobile se déplaçant à 32 km/h et à l'arrière avec une barrière mobile se déplaçant à 48 km/h. Après chaque essai, le circuit d'alimentation en carburant doit être intact et avoir conservé au minimum 95 p. 100 de sa pression originale. Il est aussi exigé que les contenants de carburant demeurent fixés au véhicule à au moins un point de fixation. Les véhicules dont le PNBV dépasse 4 536 kg sont soumis à l'essai de la barrière profilée qui consiste à heurter le véhicule sous n'importe quel angle, en n'importe quel point, par une barrière profilée se déplaçant à 48 km/h.

Les fabricants peuvent opter pour l'alternative leur permettant de se conformer aux exigences de la norme préliminaire 12.2 de l'Association canadienne du gaz, *Composants du réseau d'alimentation en propane des véhicules routiers*, et aux exigences d'installation précisées par la norme nationale du Canada CAN 1-B149.2-M80, *Installation Code for Propane Burning Appliances and Equipment*. Ces normes comprennent les meilleures exigences et pratiques d'installation en vigueur en 1985 pour les systèmes au GPL. La norme sur les composantes ayant été conçue en fonction d'appareils fonctionnant au propane et de camions de livraison de ce gaz, elle ne s'est pas suffisamment préoccupée de l'installation d'équipement d'avitaillement des véhicules. Pour pallier cette lacune, des exigences additionnelles ont été ajoutées au RSVA 301.1.

L'usage du gaz propane comme carburant pour véhicule s'étant répandu, l'industrie a actualisé la norme, et a défini subséquemment une norme indépendante visant les installations au propane sur des véhicules. Cette nouvelle norme d'installation (CAN/CGA-B149.5 M95, *Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers*) vise toutes les exigences additionnelles qui avaient été précisées à l'origine dans le RSVA 301.1.

Ces nouvelles normes ont eu pour résultat que des incohérences entre elles et les exigences du RSVA 301.1 sont apparues. Ces incohérences ont empêché les fabricants d'opter pour la construction de véhicules selon les normes visant les composantes et l'installation. Cette modification adoptera le renvoi aux normes les plus récentes de l'industrie visant les composantes au propane et l'installation. Il s'agit notamment de CAN/CGA-12-2, *Composants du réseau d'alimentation en propane des véhicules routiers*, et CAN/CGA-B-149.5, *Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers*. L'adoption de ces normes permettra à nouveau aux fabricants de choisir les normes de l'industrie plutôt que les essais de collision.

Le RSVA 301.1 est également en voie d'actualisation et comprendra les dispositions qui permettent de se conformer à « la plus récente version de la norme [...] en vigueur 12 mois avant la date du début de la fabrication du véhicule ». Cette modification aura pour résultat que le règlement fera un renvoi automatique

advances will be permitted by allowing manufacturers to comply with updated standards.

Several other revisions to MVSR 301.1 are also being completed. The word "leakage" will be replaced by the defined term "fuel spillage". This change was requested by the Ford Motor Company of Canada in a letter noting concern with the current no-leakage requirement of MVSR 301.1. Ford requested an interpretation of the meaning of leakage to be a "fall, flow or run of test fluid", which is the defined meaning of "fuel spillage". Changes are also being proposed requiring that all LPG-fueled school buses be crash tested. This requirement is consistent with the requirements of MVSR 301.

The proposed Test Method has been updated to the new format and changes made similar to those noted above for Test Method 301. In addition, the title has been changed to reflect the removal of the compressed natural gas (CNG) requirements.

MVSR 301.2, Compressed Natural Gas (CNG) Fuel System Integrity

The current MVSR 301.2 requires that all Compressed Natural Gas (CNG) vehicles, except for vehicles with containers mounted 183 cm or more above ground level, must pass a crash test. As with the LPG crash testing option, all vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less must be tested in three directions and vehicles with a GVWR of more than 4 536 kg must be subjected to the moving contoured barrier test. Subsequent to each test, the vehicle must not leak more than the specified amount of compressed gas and the fuel tanks must not become detached from the vehicle. Vehicles that have tanks mounted above 183 cm are given the option of meeting the industry standard, CAN/CGA-B149.4, *Natural Gas for Vehicles Installation Code* in lieu of crash testing. This standard includes requirements for the installation and testing of system components, piping, valving and tanks.

As with LPG, the industry has matured and there is now a new standard for natural gas fuel system components. Since the industry standards for the use of natural gas as a vehicle fuel have substantially matured, MVSR 301.2 will be revised to allow compliance with either the barrier crash test or with the industry standards. As with MVSR 301 and 301.1, school bus fuel system integrity will continue to be based on crash testing.

There are several other changes being made to MVSR 301.2. Minor wording changes to the container attachment requirement were made to ensure that detachment in an enclosed space would constitute a test failure. The unit of kilopascals is being added to the allowable leakage equation. The exemption for vehicles with high-mounted tanks is also being removed as it will no longer be required. Minor wording changes were made to the barrier crash test subsection to maintain consistency with the LPG regulation. As well, the clause allowing compliance with the latest version of the standard in effect 12 months prior to the manufacture of the vehicle has been included for the Canadian Standards Association referenced standards.

Significant changes are also being made to the CNG storage container requirements. Again, the industry has sufficiently matured to the extent that there are now specific industry standards

aux normes à la pointe du progrès. Ainsi, les progrès technologiques seront favorisés puisque les fabricants pourront se conformer à des normes actualisées.

L'élaboration de plusieurs autres révisions au RSVA 301.1 est en voie d'achèvement. Le mot « fuite » sera remplacé par « écoulement de carburant ». Ford du Canada Limitée a demandé cette modification dans une lettre exprimant son inquiétude concernant l'exigence du RSVA 301.1 sur le non-écoulement. Ford a demandé que l'écoulement soit interprété comme étant « une chute, un coulage, un filet de liquide d'essai », qui est le sens admis de « écoulement de carburant ». Des modifications sont également proposées, exigeant que les autobus scolaires utilisant le GPL soient soumis à l'essai de collision. Cette exigence est conforme au RSVA 301.

La méthode d'essai proposée a été actualisée dans le nouveau format et des modifications ont été apportées à l'instar de celles mentionnées précédemment dans le cas de la Méthode d'essai 301. De plus, le titre a été changé pour refléter l'élimination des exigences relatives au gaz naturel comprimé (GNC).

RSVA 301.2, Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé

Le RSVA 301.2 actuel stipule que les véhicules utilisant le gaz naturel comprimé (GNC), à l'exception des véhicules dont les contenants sont montés à au moins 183 cm du sol, doivent être soumis à l'essai de collision. Comme dans le cas de l'essai de collision relatif au GPL, les véhicules d'au plus 4 536 kg de PNBV doivent être mis à l'essai dans les trois directions et ceux dont le PNBV dépasse 4 536 kg doivent être mis à l'essai au moyen de la barrière profilée. Après chaque essai, la quantité de gaz comprimé qui s'écoule ne doit pas dépasser celle spécifiée et les réservoirs de carburant ne doivent pas se détacher du véhicule. Les véhicules dont les réservoirs sont montés à plus de 183 cm du sol peuvent se conformer à la norme de l'industrie (CAN/CGA-B149.4, *Code d'installation au gaz naturel pour véhicules*) au lieu de l'essai de collision. Cette norme comprendra également les exigences visant l'installation et l'essai des composantes du circuit, des canalisations, des valves et des réservoirs.

Comme dans le cas du GPL, l'industrie s'est affinée et il y a maintenant une nouvelle norme pour les composantes du circuit d'alimentation en gaz comprimé. Étant donné que les normes de l'industrie visant l'utilisation du gaz comprimé comme carburant pour véhicule se sont substantiellement affinées, le RSVA 301.2 sera révisé pour permettre la conformité soit à l'essai de collision avec une barrière, soit aux normes de l'industrie. Comme pour les RSVA 301 et 301.1, l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des autobus scolaires sera toujours mise à l'essai au moyen de l'essai de collision avec une barrière.

Plusieurs autres modifications sont apportées au RSVA 301.2. Des changements mineurs dans la formulation des exigences relatives aux fixations des contenants ont été effectués en vue d'assurer que le détachement en milieu clos signifierait l'échec de l'essai. L'unité kilopascal est ajoutée à l'équation de l'écoulement toléré. L'exemption relative aux véhicules dont le réservoir est monté haut est également éliminée, étant donné qu'elle n'a plus d'utilité. Des changements mineurs de formulation ont été apportés au paragraphe relatif à l'essai de collision avec une barrière pour qu'il s'accorde avec le règlement du GPL. Également, la disposition qui permet de se conformer à la « plus récente version de la norme [...] en vigueur 12 mois avant la date du début de fabrication du véhicule », a été incorporée aux normes de référence de l'Association canadienne de normalisation.

Des modifications importantes ont également été apportées aux exigences visant les contenants de stockage de GNC. À nouveau, l'industrie s'est affinée au point qu'il existe maintenant une

in both Canada and the United States for CNG containers for vehicle use. These new standards include requirements and tests, including bonfire and exterior environmental chemical tests. It is proposed that containers meeting the requirements of either CSA B51, Part 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles* or the National Standards Institute/American Gas Association ANSI/AGA NGV2-1998, *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers* be used.

Test Method 301.2 has been updated to the new format and changes made similar to those noted above for Test Method 301.

Implementation

It is proposed that this amendment will be effective 30 days after registration.

Alternatives

The Department of Transport believes that it is important to make the proposed changes. The option of not making the changes has not been considered, since the significant portion of this amendment proposes the implementation of updated industry standards. These industry standards have been updated by committee experts, covering a wide range of industry and government backgrounds. The implementation of these new industry standards will improve vehicle safety by providing a means, for small manufacturers and manufacturers producing limited quantities of alternatively fueled vehicles, to demonstrate compliance.

Benefits and Costs

The Department of Transport does not expect there to be any costs incurred in complying with the proposed amendments. The Department expects there will be a cost saving for small manufacturers and manufacturers producing limited quantities of alternatively fueled vehicles, as they will be able to demonstrate compliance by following industry standards. This amendment will remove barriers to the introduction of technological improvements to vehicles being manufactured to use gaseous fuels.

Research into vehicle fires has not provided any statistically significant information on the safety of propane and natural gas as a vehicle fuel. A review of over 1 100 accident cases completed by the university teams under contract to Transport Canada yielded no cases involving a CNG fuel fire and only two cases involving an LPG fuel fire.

One LPG related case resulted from a collision where a police cruiser struck a full-sized van from the rear. The gasoline fuel tank of the van was punctured by an after-market installed towing hitch. The loss of fuel integrity of the tank resulted in a fire in the engine compartment and part of the interior of the police cruiser. While the police vehicle was fueled by propane, the propane system did not experience a loss of system integrity.

The second case involved a school bus that was manufactured to operate on gasoline, but was later altered to operate on propane. This school bus was struck from the rear by a fully laden B train tractor combination, with a total Gross Combination Weight Rating of 55 000 kg (120 000 lb.). The collision impact damaged the propane storage tanks resulting in a fire which

norme de l'industrie, au Canada et aux États-Unis, visant les contenants de GNC pour automobiles. Ces nouvelles normes comprennent des exigences et des essais, y compris l'essai à la flamme vive et des essais chimiques environnementaux. Il est proposé que les contenants qui sont conformes aux exigences visées soit par la norme CSA B51, partie 2, *High Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, soit par la norme du National Standards Institute/American Gas Association ANSI/AGA NGV2-1998 intitulée *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers* soient utilisés.

La Méthode d'essai 301.2 a été actualisée dans le nouveau format et des modifications similaires à celles de la Méthode d'essai 301 ont été apportées.

Mise en œuvre

Il est proposé que cette modification entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement.

Solutions envisagées

Le ministère des Transports croit qu'il est important d'adopter les modifications proposées. La possibilité de ne pas prendre les changements n'a pas été envisagée, étant donné qu'une partie importante de cette modification propose la mise en œuvre des normes actualisées de l'industrie. Ces normes ont été actualisées grâce aux experts qui siègent au comité et qui appartiennent à une gamme variée de secteurs gouvernementaux et industriels. La mise en œuvre de ces nouvelles normes améliorera la sécurité des véhicules puisqu'elle offrira aux petits fabricants, et à ceux qui produisent un faible nombre de véhicules utilisant un carburant de remplacement, le moyen de démontrer la conformité.

Avantages et coûts

Le ministère des Transports ne s'attend pas à ce que le fait de se conformer aux modifications proposées entraîne des coûts additionnels. Le Ministère croit que les petits fabricants et ceux produisant un petit nombre de véhicules utilisant un carburant de remplacement réaliseront des économies étant donné qu'ils pourront démontrer la conformité en suivant les normes de l'industrie. Cette modification éliminera les obstacles à l'introduction d'améliorations technologiques aux véhicules fabriqués à l'heure actuelle et qui utilisent des carburants gazeux.

La recherche dans le domaine des incendies de véhicules n'a pas produit de renseignements statistiques significatifs sur la sécurité des gaz propane et naturel comme carburant pour véhicules. L'examen de plus de 1 100 accidents réalisé par des équipes d'universitaires au nom du Ministère n'a rapporté aucun cas d'incendie dû au GNC et n'en a rapporté que deux impliquant le GPL.

L'un des cas d'incendie dû au GPL a été causé par la collision d'une voiture de patrouille de la police avec l'arrière d'une camionnette de pleine taille. Le réservoir d'essence de la camionnette a été perforé par un anneau d'attelage installé après achat. L'écoulement d'essence dû à la perte d'étanchéité du réservoir d'essence a causé un incendie dans le compartiment moteur et une partie de l'intérieur de la voiture de patrouille. Bien qu'alimentée au gaz propane, le circuit d'alimentation de la voiture de police n'a pas subi de perte d'étanchéité.

Dans le deuxième cas, il s'agissait d'un autobus scolaire qui avait été conçu pour utiliser de l'essence, mais qu'on avait modifié par la suite pour utiliser le gaz propane. Cet autobus est entré en collision avec un train double de type B dont le poids technique maximal combiné était de 55 000 kg (120 000 lb). L'impact de la collision a endommagé les réservoirs de stockage du gaz

destroyed the bus and caused three deaths. The fire appears to be a result of the after-market installed propane tanks. The installation of these tanks would not have met either the Department of Transport regulations that were in place at the time, or the current industry standards, Canadian Gas Association CAN/CGA-B149-M95, which this amendment proposes.

The only other source of information on Canadian vehicle collision statistics is the Traffic Accident Information Database (TRAID). As this database does not allow a separation of accident data based on fuel type, it could not be used to provide any CNG or LPG fuel safety data.

Consultation

Motor vehicle manufacturers, importers and national public safety organizations were given the opportunity to comment on the proposed changes during their regular meetings with the Department of Transport.

Since the publication of the LPG regulation in 1985, the Department has received several requests for changes and updates to its specific requirements. As noted, the Ford Motor Company of Canada has requested that the term "leakage" be replaced by the defined term "fuel spillage." General Motors Canada has requested that the tank attachment requirements be harmonized with those of the CNG regulation by eliminating the no detachment at any attachment point requirement. Also, Western Star Trucks of Kelowna, British Columbia, have written requesting that either it be exempt from the MVSR 301.1 requirements or that the regulation be amended to allow compliance with the more recent industry standards. In its letter, it noted that the regulation refers to outdated standards that are inappropriate for current conversion equipment. These amendments will take account of all of the noted concerns.

After presentation of the proposed changes at a Regulatory Steering Committee meeting, Chrysler Canada requested that further changes be completed, prior to the *Canada Gazette*, Part I, publication. Specifically, Chrysler requested that: changes be made to the fuel container attachment requirement of MVSR 301.1; the requirement to barrier crash test vehicles over 4 536 kg be deleted from both MVSR 301.1 and 301.2; leakage limits be included in MVSR 301.1; and that the fuel container requirements of MVSR 301.2 be harmonized with those of the National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) FMVSS 304 regulation.

Following consideration of these requests, the Department made further changes to the proposal. The fuel tank attachment requirement was reviewed and revised. Chrysler Canada's comment that the requirement for LPG containers to remain attached at all attachment points was "exceedingly stringent", was accepted. To guard against the potential that a tank, mounted in an enclosed space such as a vehicle luggage compartment enclosure, could become free at all mounting points, but remain in the vehicle, the requirement for the tank to "remain attached at a minimum of one attachment point," has been included in both MVSR 301.1 and 301.2.

The Department does not accept Chrysler Canada's suggestion to limit the crash test requirements of MVSR 301.1 and 301.2 to vehicles with a GVWR of 4 536 kg or less. CNG and LPG are

propane, causant ainsi un incendie qui a détruit l'autobus et entraîné trois décès. L'incendie semble avoir été causé par l'installation, après achat, des réservoirs de gaz propane. L'installation de ces réservoirs n'aurait pas été conforme aux dispositions réglementaires en vigueur à l'époque ou aux normes actuelles de l'industrie, Association canadienne du gaz CAN/CGA-B149-M95, que propose d'adopter cette modification.

La seule autre source au Canada de renseignements statistiques sur les collisions de véhicules est celle de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC). Étant donné que cette base de données ne permet pas de ventiler les accidents selon le type de carburant utilisé, elle ne pouvait pas servir à obtenir des données sur la sécurité d'utilisation des GNC et GPL.

Consultations

Les fabricants de véhicules automobiles, les importateurs et les organismes nationaux de protection de la sécurité du public ont eu l'occasion, au cours de leurs réunions régulières au ministère des Transports, d'exprimer leur avis sur les modifications proposées.

Depuis la publication, en 1985, du règlement relatif au GPL, le Ministère a reçu plusieurs demandes de modification et d'actualisation de ses exigences. Comme on l'a mentionné, Ford du Canada Limitée a demandé que le terme « fuite » soit remplacé par « écoulement de carburant ». General Motors du Canada Limitée a demandé que les exigences concernant les fixations de réservoir soient harmonisées avec celles du règlement du GNC, et ce, par l'élimination de l'exigence visant le non-détachement à l'un des points de fixation. Également, la société Camions Western Star Inc. de Kelowna (Colombie-Britannique) a réclamé par écrit une exemption relativement aux exigences du RSVA 301.1 ou la modification de ce règlement de manière à permettre la conformité aux normes les plus récentes de l'industrie. Dans sa lettre, ce fabricant a observé que le règlement faisait référence à des normes périmées qui ne conviennent pas au matériel actuel de conversion. Ces modifications tiendront compte de ces observations.

Suite à la présentation des modifications proposées lors d'une réunion du Comité directeur de réglementation, Chrysler Canada a demandé que des modifications additionnelles soient apportées avant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Précisément, Chrysler a demandé : que des modifications soient apportées aux exigences du RSVA 301.1 concernant les fixations du réservoir de carburant; que les exigences du RSVA 301.1 et 301.2 relatives à l'essai de collision avec une barrière dans le cas des véhicules de plus de 4 536 kg soient éliminées; que des limites d'écoulement soient précisées dans le RSVA 301.1; et que les exigences dans le RSVA 301.2 concernant les réservoirs de carburant soient harmonisées avec le règlement FMVSS 304 de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

À la suite de l'examen de ces demandes, le Ministère a apporté des modifications additionnelles à la proposition. Les exigences relatives à la fixation du réservoir de carburant ont été examinées et révisées. L'observation de Chrysler Canada, qualifiant « d'exagérément strictes » les exigences stipulant que les contenants de GPL doivent demeurer attachés à tous les points de fixation, a été acceptée. L'exigence stipulant que le contenant « demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation » a été incluse dans le RSVA 301.1 et 310.2 pour éviter que, potentiellement, un réservoir monté dans un endroit clos comme un compartiment à bagages ne se détache à tous ses points de fixation sans se détacher du véhicule.

Le Ministère rejette la proposition de Chrysler visant à circonscrire les exigences relatives aux essais de collision RSVA 301.1 et 301.2 aux véhicules d'au plus 4 536 kg de PNBV. Les GNC et

significantly different to diesel and gasoline fuels and they present different safety issues. As an alternative, the Department of Transport is proposing to allow all manufacturers to demonstrate MVSR 301.1 and 301.2 compliance by using national standards in place of crash testing. This will ease the burden for both small manufacturers and manufacturers of limited production vehicles.

The Department also does not accept Chrysler Canada's position that leakage of LPG should be allowed to the same level as gasoline and diesel-fueled vehicles. The Department notes that the present fuel injection systems used for both gasoline and diesel fuel seldom leak during crash testing. As the technology currently exists to prevent any fuel leakage, and Chrysler Canada did not provide any technical reason for its suggestion, no changes to the originally proposed requirements are being made.

The Department has reviewed Chrysler Canada's request to harmonize the CNG container requirements of MVSR 301.2 with those of the NHTSA's FMVSS 304. As FMVSS 304 does not presently include any environmental testing requirements, the Department is unable to accept it as an alternative. Recent tank failures have occurred on containers that were not tested to environmental requirements. The fuel container industry standards that the Department is proposing include numerous testing requirements, including those addressing environmental protection.

It is possible to comment on the content of this amendment during the consultation period that will follow its publication in Part I of the *Canada Gazette*. Also, comments may be made at any of the regular meetings that are held with industry representatives to discuss regulatory development matters. 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

Dan Davis, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1962 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), DAVISDA@tc.gc.ca (Electronic mail).

GPL diffèrent substantiellement du diesel et de l'essence et ils présentent également des problèmes de sécurité différents. L'alternative proposée par le Ministère consiste à permettre à tous les fabricants de démontrer la conformité aux RSVA 301.1 et 301.2 par l'utilisation des normes nationales plutôt que par l'essai de collision. Cela allégera le fardeau des petits fabricants aussi bien que celui des fabricants de véhicules à production limitée.

Le Ministère rejette la position adoptée par Chrysler selon laquelle l'écoulement de GPL devrait être permis dans les mêmes proportions que dans le cas de l'essence ou du diesel. Le Ministère remarque que les dispositifs actuels d'injection utilisés aussi bien dans le cas de l'essence que dans celui du diesel fuient rarement lors d'essais de collision. Étant donné que la technologie empêchant tout écoulement de carburant existe actuellement, et que Chrysler n'a pas présenté de raisons techniques pour étayer sa proposition, il ne sera pas apporté de modifications aux exigences proposées originalement.

Le Ministère a examiné la demande présentée par Chrysler visant à harmoniser les exigences relatives aux contenants de GNC stipulées dans RSVA 301.2 avec celles stipulées dans FMVSS 304 de la NHTSA. Étant donné que FMVSS 304 n'a pas actuellement d'exigences visant les essais environnementaux, le Ministère ne peut pas l'accepter en tant qu'alternative. Des défaillances récentes de réservoirs ont été constatées dans le cas de contenants qui n'avaient pas été soumis à des essais environnementaux. Les normes de l'industrie des contenants de carburant proposées par le Ministère comprennent de nombreuses exigences relativement aux essais, notamment en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Il est possible de commenter le contenu de cette modification au cours de la période de consultation qui suivra la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les commentaires, également, pourront être présentés au cours des réunions de discussion sur le règlement avec les représentants du secteur. Toutes les observations seront examinées au cours de l'élaboration de la modification finale.

Respect et exécution

Les fabricants de véhicules automobiles et les importateurs ont l'obligation de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports contrôle les programmes d'autocertification des fabricants et importateurs en examinant la documentation étayant les essais, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai des véhicules achetés sur le marché. Lorsqu'un défaut est constaté, le fabricant ou l'importateur doit en aviser, par le biais de bulletins de défectuosité, les propriétaires et le ministère des Transports. Si le véhicule ne se conforme pas à l'une des normes de sécurité, le fabricant ou l'importateur est susceptible de poursuite en justice et, s'il est trouvé coupable, pourrait se voir imposer des amendes conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Dan Davis, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1962 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), DAVISDA@tc.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*,^a that the Governor in Council, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Liquefied Petroleum Gas)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 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 Dan Davis, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

The representations should stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR
VEHICLE SAFETY REGULATIONS
(LIQUEFIED PETROLEUM GAS)**

AMENDMENTS

1. The definition "liquefied petroleum gas" or "LPG"¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is replaced by the following:

"liquefied petroleum gas" or "LPG" means a hydrocarbon product that meets National Standard of Canada CAN/CGSB-3.14-M88, *Liquefied Petroleum Gas (Propane)* (August 1988). (*gaz de pétrole liquéfié* ou *GPL*)

2. The heading "*Fuel System Integrity*" before section 301 and sections 301 to 301.2³ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

Fuel System Integrity

301. (1) A vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the fuel spillage requirements set out in subsections (3) and (4) when tested in accordance with *Test Method 301 — Fuel System Integrity* (August 10, 1999) and without alteration of the vehicle during the test sequence

(a) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle's line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h;

^a S.C., 1993, c. 16

¹ SOR/82-754

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/97-421; SOR/95-77

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (gaz de pétrole liquéfié)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Dan Davis, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulcation.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES
(GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ)**

MODIFICATIONS

1. La définition de « gaz de pétrole liquéfié » ou « GPL »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*², est remplacée par ce qui suit :

« gaz de pétrole liquéfié » ou « GPL » Produit aux hydrocarbures qui est conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.14-M88, intitulée *Gaz de pétrole liquéfié (propane)* (août 1988). (*liquefied petroleum gas* ou *LPG*)

2. L'intertitre « *Étanchéité du système d'alimentation en carburant* » précédant l'article 301 et les articles 301 à 301.2³ de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant

301. (1) Tout véhicule d'un PNBV d'au plus 4 536 kg qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0 °C ou plus doit être conforme aux exigences relatives à l'écoulement de carburant visées aux paragraphes (3) et (4) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant* (10 août 1999) et sans qu'il soit modifié au cours de la séquence d'essai, consiste en ce qui suit :

a) le véhicule se déplace longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision, dans l'une ou l'autre direction, formant un angle

^a L.C. (1993), ch. 16

¹ DORS/82-754

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/97-421; DORS/95-77

- (b) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear; and
- (c) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side.

(2) A school bus with a GVWR of more than 4 536 kg that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the fuel spillage requirements set out in subsection (3) when tested in accordance with *Test Method 301 — Fuel System Integrity* (August 10, 1999) by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

(3) When a vehicle is tested in accordance with this section, fuel spillage after each impact shall not exceed

- (a) 28 g from the moment of impact until motion of the vehicle ceases;
- (b) a total of 142 g during the five-minute period after motion of the vehicle ceases; and
- (c) 28 g during any one-minute interval for the subsequent 25-minute period.

(4) When a vehicle is rotated, following each barrier crash test, on its longitudinal axis to each successive increment of 90°, fuel spillage, from the onset of rotational motion, shall not exceed

- (a) a total of 142 g during the first five minutes of testing at each successive increment of 90°; or
- (b) 28 g during any one-minute interval for the remaining testing period, at each increment of 90°.

LPG Fuel System Integrity

301.1 (1) Subject to subsection (3), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (August 10, 1999),

- (a) in the case of a vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less,
 - (i) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle's line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h,
 - (ii) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear, and
 - (iii) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side; and

(b) in the case of a vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg, by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

(2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1), (a) there shall be no fuel spillage from the fuel system after each impact from the moment of the impact until one-half hour after motion of the vehicle ceases;

(b) the temperature-corrected pressure in the fuel system shall not decrease to less than 95 per cent of that required at the start

d'au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule;

b) l'arrière du véhicule heurte une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h;

c) l'un ou l'autre côté du véhicule heurte une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h.

(2) Tout autobus scolaire d'un PNBV de plus de 4 536 kg qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour sa propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0 °C ou plus doit être conforme aux exigences relatives à l'écoulement de carburant visées au paragraphe (3) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant* (10 août 1999), consiste en une barrière mobile profilée qui se déplace à une vitesse pouvant atteindre 48 km/h et heurte, sous n'importe quel angle, n'importe quel point du véhicule.

(3) Lorsque le véhicule est soumis à des essais conformément au présent article, la quantité de carburant écoulee après chaque impact ne doit pas excéder :

- a) 28 g entre le moment de l'impact et celui de l'immobilisation complète du véhicule;
- b) 142 g, au total, pendant la période de cinq minutes consécutive à l'immobilisation complète du véhicule;
- c) 28 g à chaque intervalle de une minute pendant la période suivante de 25 minutes.

(4) Lorsque le véhicule subit une rotation sur son axe longitudinal par tranche successive de 90°, consécutivement à chaque essai de collision au moyen d'une barrière, l'écoulement de carburant, à partir du mouvement initial de rotation, ne doit pas excéder :

- a) 142 g, au total, pendant les cinq premières minutes d'essai, à chaque tranche successive de 90°;
- b) 28 g à chaque intervalle de une minute pendant le reste de la période d'essai, à chaque tranche de 90°.

Étanchéité du circuit d'alimentation en GPL

301.1 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation utilisant du GPL comme source d'énergie pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation GPL* (10 août 1999), consiste en ce qui suit :

- a) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV d'au plus 4 536 kg :
 - (i) le véhicule se déplace longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision formant un angle d'au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule,
 - (ii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h heurte l'arrière du véhicule,
 - (iii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h heurte l'un ou l'autre côté du véhicule;

b) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de plus de 4 536 kg, une barrière mobile profilée qui se déplace à une vitesse pouvant atteindre 48 km/h heurte, sous n'importe quel angle, n'importe quel point du véhicule.

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément au paragraphe (1), les conditions suivantes doivent être respectées :

- a) aucun écoulement de carburant ne provient du circuit d'alimentation après chaque impact depuis le moment de celui-ci jusqu'à une demi-heure après l'immobilisation complète du véhicule;

of the test during each barrier crash test or during the one-half hour after the motion of the vehicle ceases following each impact; and

(c) the fuel container shall remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point.

(3) Instead of complying with subsections (1) and (2), a vehicle, other than a school bus, that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion may comply with

(a) the latest version of National Standard of Canada CAN/CGA-12.2, *Propane Fuel System Components for Use on Highway Vehicles*, that is in effect 12 months before the date of commencement of the manufacture of the vehicle, despite any statement to the contrary in that Standard; and

(b) section 4, Installation of Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles, of the latest version of National Standard of Canada CAN/CGA-B149.5, *Installation Code for Propane Fuel Systems and Tanks on Highway Vehicles*, that is in effect 12 months before the date of commencement of the manufacture of the vehicle, except that the following requirements do not apply:

(i) any requirement to obtain an approval from an authority having jurisdiction or an inspection authority of a province or territory, and

(ii) any requirement for the inspection or requalification of a fuel system or tank after the main assembly of the vehicle has been completed.

CNG Fuel System Integrity

301.2 (1) Subject to subsection (3), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (August 10, 1999),

(a) in the case of a vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less,

(i) by the vehicle impacting a fixed collision barrier that is at any angle of up to 30° in either direction to the perpendicular to the vehicle's line of travel while the vehicle is travelling longitudinally forward at any speed up to and including 48 km/h,

(ii) by a collision barrier travelling at 48 km/h impacting the vehicle from the rear, and

(iii) by a collision barrier travelling at 32 km/h impacting the vehicle laterally on either side; and

(b) in the case of a vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg, by a moving contoured barrier assembly travelling at any speed up to 48 km/h impacting the vehicle at any point and any angle.

(2) When a vehicle is tested in accordance with subsection (1),

(a) the fuel container shall remain attached to the vehicle at a minimum of one attachment point; and

(b) when the initial fuel container pressure is the maximum operating pressure or 20 680 kPa, the pressure in the fuel container shall not decrease during the 60-minute period after each impact by more than the greater of

(i) 1 062 kPa, and

b) à aucun moment durant l'un des essais de collision contre une barrière, ni au cours de la demi-heure qui suit l'immobilisation complète du véhicule, après chaque impact, la pression du circuit d'alimentation, corrigée selon la température, ne tombe à moins de 95 pour cent de ce qu'elle devait être au début de l'essai;

c) le contenant de carburant demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation.

(3) Au lieu d'être conforme aux paragraphes (1) et (2), tout véhicule, autre qu'un autobus scolaire, qui est muni d'un circuit d'alimentation utilisant du GPL comme source d'énergie pour sa propulsion peut être conforme aux normes suivantes :

a) la plus récente version de la norme nationale du Canada CAN/CGA 12.2, intitulée *Composants du réseau d'alimentation en propane des véhicules routiers*, qui est en vigueur 12 mois avant la date du début de la fabrication du véhicule, malgré toute disposition contraire y figurant;

b) l'article 4, Installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers, de la plus récente version de la norme nationale du Canada CAN/CGA B149.5, intitulée *Code d'installation des réservoirs et des systèmes d'alimentation en propane sur les véhicules routiers*, qui est en vigueur 12 mois avant la date du début de la fabrication du véhicule, à l'exclusion des exigences suivantes :

(i) toute exigence relative à l'obtention d'une approbation auprès d'une autorité compétente ou d'un organisme d'inspection dans une province ou un territoire,

(ii) toute exigence visant l'inspection ou une nouvelle certification d'un circuit en alimentation en carburant ou d'un réservoir de carburant après la fin de l'assemblage principal du véhicule.

Étanchéité du circuit d'alimentation en GNC

301.2 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation utilisant du GNC comme source d'énergie pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (10 août 1999), consiste en ce qui suit :

a) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV d'au plus 4 536 kg :

(i) le véhicule se déplace longitudinalement vers l'avant à une vitesse d'au plus 48 km/h et heurte une barrière fixe pour essais de collision formant un angle d'au plus 30° avec une ligne perpendiculaire à l'axe de déplacement du véhicule,

(ii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 48 km/h heurte l'arrière du véhicule,

(iii) une barrière pour essais de collision qui se déplace à 32 km/h heurte l'un ou l'autre côté du véhicule;

b) dans le cas d'un véhicule d'un PNBV de plus de 4 536 kg, une barrière profilée qui se déplace à toute vitesse pouvant atteindre 48 km/h et heurte, sous n'importe quel angle, n'importe quel point du véhicule.

(2) Lorsque le véhicule est soumis à un essai conformément au paragraphe (1), les conditions suivantes doivent être respectées :

a) le contenant de carburant demeure fixé au véhicule à au moins un point de fixation;

b) lorsque la pression initiale du réservoir de carburant correspond à la pression maximale de service ou 20 680 kPa, la pression du réservoir de carburant ne subit pas, dans les 60 minutes suivant chaque impact, une diminution supérieure à la plus élevée des valeurs suivantes :

(ii) the product, expressed in kPa, obtained using the following equation:

$$895 (T/V_{FS})$$

where

T is the ambient temperature of the test gas in degrees Kelvin, and

V_{FS} is the volume of the high-pressure portion of the fuel system in litres.

(3) Instead of complying with subsection (1), a vehicle, other than a school bus, that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion may comply with section 4 of the latest version of National Standard of Canada CAN/CGA-B149.4, *Natural Gas for Vehicles Installation Code*, that is in effect 12 months before the date of commencement of the manufacture of the vehicle, except that the following requirements do not apply:

(a) any requirement to obtain an approval from, or to act under the supervision of, an authority having jurisdiction or the boiler and pressure vessel inspection authority of a province or territory; and

(b) any requirement respecting inspection, service or repair after the main assembly of the vehicle has been completed.

(4) Only a CNG cylinder that is marked in accordance with the marking requirements in one of the following standards to indicate that the cylinder complies with that standard may be installed on a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion:

(a) the latest version of Canadian Standards Association Standard CSA B51, Part 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, that is in effect 12 months before the date of commencement of the manufacture of the vehicle; or

(b) American National Standard ANSI/IAS – NGV2-1998, *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers* (June 1998).

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

[38-1-o]

(i) 1 062 kPa,

(ii) le produit, exprimé en kPa, obtenu par la formule suivante :

$$895 (T/V_{CA})$$

où :

T représente la température ambiante du gaz d'essai, en degrés Kelvin;

V_{CA} représente le volume, en litres, de la partie haute pression du circuit d'alimentation en carburant.

(3) Au lieu d'être conforme au paragraphe (1), un véhicule, autre qu'un autobus scolaire, qui est muni d'un circuit d'alimentation utilisant du GNC comme source d'énergie pour sa propulsion peut être conforme à l'article 4 de la plus récente version de la norme nationale du Canada CAN/CGA-B149.4, intitulée *Code d'installation au gaz naturel pour véhicules*, qui est en vigueur 12 mois avant la date du début de la fabrication du véhicule, à l'exclusion des exigences suivantes :

a) toute exigence relative à l'obtention d'une approbation auprès d'une autorité compétente ou d'un organisme d'inspection des chaudières et appareils sous pression dans une province ou un territoire, ou au fait d'agir sous la surveillance de ceux-ci;

b) toute exigence visant l'inspection, l'entretien ou la réparation après la fin de l'assemblage principal du véhicule.

(4) Seules les bouteilles à GNC marquées conformément aux exigences de marquage figurant dans l'une des normes suivantes pour indiquer qu'elles sont conformes à cette norme peuvent être installées dans un véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation utilisant du GNC comme source d'énergie pour sa propulsion :

a) la plus récente version de la norme CSA B51, partie 2, *High-Pressure Cylinders for the Onboard Storage of Natural Gas as a Fuel for Automotive Vehicles*, qui est en vigueur 12 mois avant la date du début de la fabrication du véhicule;

b) la norme nationale des États-Unis ANSI/AGA — NGV2-1998, intitulée *Basic Requirements for Compressed Natural Gas Vehicle (NGV) Fuel Containers* (juin 1998).

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur 30 jours après la date de son enregistrement.

[38-1-o]

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicles Imported Temporarily for Special Purposes, Compliance Labels and Competition Vehicles)*Statutory Authority**Motor Vehicle Safety Act**Sponsoring Department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***Description*

This proposed amendment would make essentially three changes to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. It would introduce a new prescribed class of vehicle called “vehicle imported temporarily for special purposes”; it would prohibit anyone but the manufacturer from affixing the compliance label; and it would introduce an identification requirement for all competition vehicles, while at the same time deregulating competition motorcycles and competition snowmobiles.

Vehicles Imported Temporarily for Special Purposes

The *Motor Vehicle Safety Act* permits the temporary importation into Canada of vehicles that do not comply with all the applicable safety requirements if they are to be used for exhibition, demonstration, or testing. Non-compliant vehicles imported for these latter purposes may not remain in Canada longer than one year, and the importer must make the declaration specified in Schedule VII to the Regulations. Due to changes that have taken place relatively recently, mechanisms no longer exist to permit the temporary importation of non-compliant vehicles for further manufacturing prior to export or for special purposes (such as for entertainment industry productions or to haul oversized or heavy components).

Previously, it was possible to temporarily import non-compliant vehicles for further manufacturing prior to export under an Inward Processing License, which was issued by the Department of National Revenue. These vehicles were allowed entry because they were not to be used on public roadways and would not remain in Canada. Due to a change of policy by the Department of National Revenue, non-compliant vehicles may no longer be imported temporarily for further manufacturing prior to export under an Inward Processing License.

In order to continue to permit the temporary importation of vehicles for the above purposes, this amendment proposes to introduce a new prescribed class of vehicle that would be called “vehicle imported temporarily for special purposes”. In addition, the definitions of the other classes of vehicle would be amended to exclude vehicles imported temporarily for special purposes. The new class would be defined as follows:

“vehicle imported temporarily for special purposes” means a vehicle imported into Canada for a period not longer than one year solely for the purpose of

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules importés temporairement à des fins spéciales, étiquettes de conformité et véhicules de compétition)*Fondement législatif**Loi sur la sécurité automobile**Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

Le présent projet de modification vise essentiellement à apporter trois changements au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Il créera une nouvelle catégorie prescrite de véhicules, intitulée « véhicule importé temporairement à des fins spéciales », interdira à toute personne autre que le fabricant d'apposer l'étiquette de conformité et exigera une identification de tous les véhicules de compétition, tout en déréglementant les motocyclettes et motoneiges de compétition.

Véhicules importés temporairement à des fins spéciales

La *Loi sur la sécurité automobile* permet l'importation temporaire au pays de véhicules non conformes à toutes les normes de sécurité applicables, si les véhicules doivent être utilisés à des fins promotionnelles ou expérimentales. Les véhicules non conformes importés à ces fins ne peuvent rester au Canada plus d'un an et l'importateur doit faire la déclaration prévue à l'annexe VII du Règlement. À la suite de changements relativement récents, les mécanismes qui permettaient l'importation temporaire de véhicules non conformes pour d'autres travaux de fabrication avant leur exportation ou à des fins spéciales (par exemple, pour des productions de l'industrie du divertissement ou le transport de matériel surdimensionné ou de matériel lourd) n'existent plus.

Auparavant, il était possible d'importer temporairement des véhicules non conformes pour d'autres travaux de fabrication avant l'exportation en vertu d'une licence de traitement intérieur délivrée par le ministère du Revenu national. Ces véhicules pouvaient entrer au pays parce qu'ils ne devaient pas être utilisés sur les chemins publics ni rester au Canada. Comme le ministère du Revenu national a changé de politique, il n'est plus possible d'importer temporairement des véhicules non conformes pour d'autres travaux de fabrication avant l'exportation en vertu d'une licence de traitement intérieur.

Afin de continuer à permettre l'importation temporaire de véhicules aux fins précitées, la présente modification propose la création d'une nouvelle catégorie prescrite de véhicules, intitulée « véhicule importé temporairement à des fins spéciales ». En outre, les définitions des autres catégories de véhicules seront aussi modifiées pour exclure les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. Cette nouvelle catégorie se définira comme suit :

« véhicule importé temporairement à des fins spéciales » Véhicule qui n'est importé au Canada que pour l'une ou l'autre des fins suivantes, pour une période n'excédant pas un an :

- (a) undergoing further manufacturing prior to export, or
- (b) conducting works or operations that require a specially designed vehicle for entertainment industry productions, civil engineering projects or similar works or operations; (*véhicule importé temporairement à des fins spéciales*)

The vehicle would be required to bear a vehicle identification number (VIN) in accordance with section 115 of the Regulations, but a compliance label would not be necessary. The importer would also be required to make the same declaration that currently applies to vehicles imported temporarily for exhibition, demonstration, or testing purposes. The declaration would be amended to include vehicles imported temporarily for special purposes.

Requirement for the Compliance Label to Be Affixed by the Manufacturer

An amendment to section 6 of the Regulations, published in the *Canada Gazette*, Part II, on April 5, 1995,¹ removed the requirement for the compliance label to "... be permanently affixed by the manufacturer of the vehicle ...". The compliance label attests that the vehicle to which it is affixed conforms to all the applicable safety standards. Removing the stipulation that only the manufacturer may affix the compliance label has inadvertently allowed it to be affixed by the vehicle importer. Since the manufacturer is responsible for conducting tests that demonstrate the compliance of its vehicles with the applicable safety standards, and since the manufacturer must keep records of these tests, it is the manufacturer who knows whether or not the vehicle is compliant. In order to eliminate the ambiguities that may arise when a compliance label is affixed by anyone other than the manufacturer, this amendment proposes to change subsection 6(1) to read as follows:

6. (1) A company that manufactures a vehicle of a prescribed class that meets the requirements of these Regulations shall ensure that the vehicle, other than a vehicle imported temporarily for special purposes, bears a compliance label displaying at least ...

Competition Vehicles

This proposed amendment would also make several changes to the requirements governing competition vehicles. The *Motor Vehicle Safety Regulations* apply only to specified classes of vehicles, which include passenger cars, motorcycles, restricted-use motorcycles, snowmobiles, multipurpose passenger vehicles, trailers, trucks and buses. Section 6 of the Regulations stipulates that regulated vehicles must carry a compliance label. Each class of regulated vehicle must also conform to specified safety standards that are set out in Schedule III of the Regulations. According to Schedule III, virtually every class of vehicle must meet the requirements of section 115, which specifies that regulated vehicles must have a VIN and which sets out the composition rules for VINs.

At the moment, competition motorcycles are considered as a subclass of restricted-used motorcycles, and competition snowmobiles as a subclass of snowmobiles, making them regulated vehicles. As a result, both competition motorcycles and competition snowmobiles must carry a compliance label and have a vehicle identification number that may be composed of fewer than the 17 alphanumeric characters required for the other classes.

- a) d'autres travaux de fabrication avant son exportation,
- b) des travaux ou opérations qui exigent un véhicule spécialement conçu pour des productions de l'industrie du spectacle, des projets de génie civil ou des travaux, ou opérations semblables. (*vehicle imported temporarily for special purposes*)

Le véhicule devra porter un numéro d'identification du véhicule (NIV) conformément à l'article 115 du Règlement, mais il ne sera pas nécessaire d'y apposer une étiquette de conformité. De plus, l'importateur devra faire la même déclaration qui s'applique actuellement aux véhicules importés temporairement à des fins promotionnelles ou expérimentales. La formule de déclaration sera modifiée de manière à inclure les véhicules importés temporairement à des fins spéciales.

Exigence relative à l'apposition de l'étiquette de conformité par le fabricant

Une modification apportée à l'article 6 du Règlement et publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 5 avril 1995¹ a supprimé l'exigence suivante : « le fabricant de ce dernier [du véhicule] doit y apposer en permanence » une étiquette de conformité. Cette étiquette atteste que le véhicule sur lequel elle est apposée est conforme à toutes les normes de sécurité qui s'y appliquent. En supprimant la disposition selon laquelle seul le fabricant pouvait apposer cette étiquette, on a permis par inadvertance à l'importateur du véhicule de le faire. Comme le fabricant est chargé d'effectuer les essais servant à démontrer que son véhicule est conforme aux normes de sécurité applicables et qu'il doit tenir des dossiers sur ces essais, c'est lui qui sait si son véhicule est conforme ou non. Afin de faire disparaître toutes les ambiguïtés qui pourraient surgir lorsqu'une étiquette de conformité est apposée par toute personne autre que le fabricant, la présente modification propose de changer le libellé du paragraphe 6(1) pour qu'il se lise comme suit :

6. (1) L'entreprise qui fabrique un véhicule d'une catégorie prescrite qui répond aux exigences du présent règlement doit veiller à ce que le véhicule, autre qu'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, porte une étiquette de conformité sur laquelle figurent au moins [...]

Véhicules de compétition

Le présent projet de modification vise aussi à apporter plusieurs changements aux dispositions régissant les véhicules de compétition. Le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ne s'applique qu'à certaines catégories de véhicules, dont les voitures de tourisme, les motocyclettes, les motocyclettes à usage restreint, les motoneiges, les véhicules de tourisme à usages multiples, les remorques, les camions et les autobus. L'article 6 du Règlement précise qu'une étiquette de conformité doit être apposée sur les véhicules réglementés. Chaque catégorie de véhicules réglementés doit également se conformer aux normes de sécurité précisées à l'annexe III du Règlement. Selon cette dernière, presque toutes les catégories de véhicules doivent satisfaire aux exigences de l'article 115, qui stipule que les véhicules réglementés doivent avoir un NIV et qui fixe les règles de composition des NIV.

À l'heure actuelle, les motocyclettes de compétition sont considérées comme une sous-catégorie des motocyclettes à usage restreint, et les motoneiges de compétition, comme une sous-catégorie des motoneiges, ce qui en fait des véhicules réglementés. Par conséquent, les motocyclettes de compétition et les motoneiges de compétition doivent porter une étiquette de conformité et avoir un numéro d'identification du véhicule, dont le nombre

¹ SOR/95-147

¹ DORS/95-147

Competition cars, on the other hand, are specifically excluded from the definition of “passenger car” and, therefore, are not required to bear a compliance label, to conform to safety standards, or to have a VIN.

According to the definitions of “competition motorcycle” and “competition snowmobile” that appear in subsection 2(1) of the Regulations, these vehicles are required to bear a label stating that they are either a competition motorcycle or a competition snowmobile, that they are for use exclusively in closed-course competition, and that they are not intended for use on public roadways or trails. The requirement for such a label does not apply to competition cars or other competition vehicles. Nominally, restricted-use motorcycles must also comply with the requirements of section 108, which deals with lighting equipment; however, subsection 108(2) specifically exempts competition motorcycles. It is the same for competition snowmobiles, which are exempted from complying with the requirements of the snowmobile standard by subsections 1201(1) and (6).

Since competition motorcycles and competition snowmobiles are manufactured in limited numbers and are not for use on public roadways, it is questionable whether safety is served by requiring them to bear a compliance label and to have a vehicle identification number. In order to facilitate the importation of these vehicles and streamline the regulatory process, this amendment would remove the requirement for competition motorcycles and competition snowmobiles to carry a compliance label and have a VIN. The existing definitions of “competition car”, “competition motorcycle”, and “competition snowmobile” would be repealed and replaced by the more general term “competition vehicle”, which would be defined as follows:

“competition vehicle” means a vehicle that is designed for use exclusively in closed-course competition, and

- (a) bears a label affixed by the manufacturer stating, in both official languages, that the vehicle is a competition vehicle and is for use exclusively in closed-course competition, or
- (b) is accompanied by a signed declaration clearly indicating that the vehicle is a competition vehicle and is for use exclusively in closed-course competition; (*véhicule de compétition*)

The existing definitions of “motorcycle”, “passenger car”, “restricted-use motorcycle”, and “snowmobile” would be revised to exclude competition vehicles.

As part of this amendment, the phrase “other than a competition motorcycle” would be deleted from subsection 108(2), and the phrase “other than a competition snowmobile” would be removed from subsections 1201(1) and 1201(6) of the snowmobile standard as they would no longer be necessary.

These changes would, in effect, deregulate competition motorcycles and competition snowmobiles in that it would no longer be required for them to bear a compliance label or have a vehicle identification number. As a consequence, their manufacturers would no longer be required to notify owners and the Minister of Transport of defects.

Other Changes

In addition to the foregoing, this proposed amendment would also make three minor “housekeeping” changes. Subsection 6(10), which stipulates that the statement required by the

de caractères alphanumériques peut être inférieur aux 17 caractères exigés pour les autres catégories de véhicules. En revanche, les voitures de compétition sont expressément exclues de la définition de « voiture de tourisme » et n’ont pas à porter une étiquette de conformité, à se conformer aux normes de sécurité ou à avoir un NIV.

Les définitions de « motocyclette de compétition » et de « motoneige de compétition » qui figurent au paragraphe 2(1) du Règlement, exigent que ces véhicules portent une étiquette indiquant qu’il s’agit d’une motocyclette ou d’une motoneige de compétition qui doit être utilisée exclusivement dans les courses en circuit fermé et qui n’est pas destinée à circuler sur les chemins publics ou d’autres terrains. Cette étiquette n’est pas exigée dans le cas des voitures de compétition ni des autres véhicules de compétition. En principe, les motocyclettes à usage restreint doivent aussi se conformer aux exigences de l’article 108, qui traite des systèmes d’éclairage et des dispositifs rétro réfléchissants; mais le paragraphe 108(2) exclut expressément les motocyclettes de compétition. Il en va de même des motoneiges de compétition, que les paragraphes 1201(1) et (6) du Règlement soustraient à l’application des normes régissant les motoneiges.

Comme les motocyclettes et les motoneiges de compétition sont fabriquées en quantité limitée et ne sont pas destinées à être utilisées sur les chemins publics, on peut se demander si le fait d’exiger l’apposition d’une étiquette de conformité sur ces véhicules et l’attribution d’un numéro d’identification favorise la sécurité. Afin de faciliter l’importation et de simplifier la réglementation, la présente modification supprimera cette exigence. Les définitions actuelles de « voiture de compétition », de « motocyclette de compétition » et de « motoneige de compétition » seront abrogées et remplacées par le terme plus général de « véhicule de compétition », qui est défini comme suit :

« véhicule de compétition » Véhicule conçu pour être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé qui, selon le cas :

- a) porte une étiquette, dans les deux langues officielles, apposée par le fabricant, indiquant qu’il s’agit d’un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé,
- b) est accompagné d’une déclaration signée indiquant clairement qu’il s’agit d’un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé. (*competition vehicle*)

Les définitions actuelles de « motocyclette », « voiture de tourisme », « motocyclette à usage restreint » et « motoneige » seront révisées pour exclure les véhicules de compétition.

Dans le cadre de cette modification, l’expression « autres que les motocyclettes de compétition » sera supprimée du paragraphe 108(2), et l’expression « autres que les motoneiges de compétition » sera supprimée des paragraphes 1201(1) et 1201(6), qui fixent les normes régissant les motoneiges, ces précisions n’étant plus nécessaires.

Ces changements entraîneront en fait une déréglementation des motocyclettes et motoneiges de compétition puisqu’elles n’auront plus à porter une étiquette de conformité ni à avoir un numéro d’identification du véhicule. Par conséquent, leurs fabricants ne seront plus tenus d’aviser les propriétaires et le ministre des Transports de l’existence d’un défaut.

Autres changements

En plus de ce qui précède, la présente modification vise aussi à apporter trois changements mineurs d’ordre administratif. Le paragraphe 6(10), qui précise que la mention visée au paragraphe

previous subsection be in both official languages after December 31, 1995, would be deleted. The language requirement would be incorporated into subsection 6(9) instead. In addition, this amendment would remove the address of the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. from subsection 1201(1) in order to eliminate the need to amend the standard when the Committee's address changes.

The other proposed change would correct an error that caused subsection 113(3), which governs hood latch systems, to be deleted² from the 1978 *Consolidated Regulations of Canada*, (C.R.C.), c. 1038. In 1979, an amendment to the C.R.C. erroneously renumbered the sections of the *Motor Vehicle Safety Regulations* so that section 113 became section 115, which governs the vehicle identification number. Before the section numbers were corrected,³ a subsequent amendment that pertained to the vehicle identification number inadvertently deleted and replaced subsection 113(3). This error never appeared in the Department of Transport's Consolidation of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, but it is reflected in the C.R.C. This amendment would legally remove the now outdated provision relating to the vehicle identification number from section 113 and replace it by the correct requirement.

Effective Date

This amendment would come into effect on the day on which it is registered by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

It is necessary to introduce the new prescribed class of "vehicle imported temporarily for special purposes" in order to allow the temporary importation of non-compliant vehicles for undergoing further manufacturing prior to export or for conducting works or operations that require special vehicles. Although these vehicles do not comply with all the applicable safety standards, they do not represent a safety risk because they are not driven on public roadways. To disallow the temporary importation of these vehicles could impose financial hardship on the importer or prevent beneficial work from being carried out in Canada.

The alternative of amending paragraph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act* to include vehicles imported temporarily for undergoing further manufacturing prior to export or for conducting works or operations that require special vehicles was considered. For the sake of practicality, this alternative was rejected; however, it will be considered again when the Act is next opened for review.

It is necessary for safety that the Regulations specifically state that only the manufacturer may affix a compliance label to a vehicle.

Requiring competition motorcycles and competition snowmobiles to bear a compliance label is not in harmony with United States practice, and it may have acted as a bureaucratic obstacle to the importation of these vehicles for sporting events in the past. On the other hand, it is important to safety that all competition vehicles be required to carry a label or be accompanied by documentation warning the user that they are to be used in closed-course competition only. For these reasons, there are no suitable alternatives to introducing the new term "competition vehicle" and to deregulating competition motorcycles and competition snowmobiles.

précédent doit être dans les deux langues officielles après le 31 décembre 1995, sera abrogé et cette exigence linguistique sera incorporée au paragraphe 6(9). Cette modification supprimera également l'adresse du Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc. qui figure au paragraphe 1201(1) afin de ne pas avoir à modifier la norme lorsque ce comité changera d'adresse.

L'autre changement proposé vise à corriger une erreur qui a amené la suppression² du paragraphe 113(3), qui régit les systèmes d'attache du capot, de la *Codification des règlements du Canada* de 1978 (C.R.C.), ch. 1038. En 1979, une modification apportée à la C.R.C. a entraîné par erreur une renumérotation des articles du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, de sorte que l'article 113 est devenu l'article 115, qui porte sur le numéro d'identification du véhicule. Avant que les numéros des articles ne soient corrigés³, une modification subséquente qui se rapportait au numéro d'identification du véhicule a entraîné par mégarde l'abrogation et le remplacement du paragraphe 113(3). Cette erreur n'est jamais apparue dans la codification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* du ministère des Transports, mais elle apparaît dans la C.R.C. La présente modification supprimera légalement la disposition désormais désuète de l'article 113 relative au numéro d'identification du véhicule et la remplacera par l'exigence pertinente.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Il est nécessaire de créer la nouvelle catégorie réglementaire du « véhicule importé temporairement à des fins spéciales » pour permettre l'importation temporaire de véhicules non conformes pour d'autres travaux de fabrication avant l'exportation ou pour des travaux ou opérations qui exigent des véhicules spéciaux. Bien que ces véhicules ne soient pas conformes à toutes les normes de sécurité applicables, ils ne présentent pas un danger pour la sécurité car ils ne roulent pas sur les chemins publics. L'interdiction d'importer temporairement ces véhicules pourrait causer des difficultés financières à l'importateur ou empêcher que des travaux profitables soient effectués au Canada.

La solution consistant à modifier l'alinéa 7(1)(a) de la *Loi sur la sécurité automobile* pour y ajouter les véhicules importés temporairement pour d'autres travaux de fabrication avant l'exportation ou pour des travaux ou pour des opérations qui exigent des véhicules spéciaux a été envisagée. Elle a été rejetée pour des raisons de faisabilité, mais elle sera considérée de nouveau au moment de l'examen de la Loi.

Il est nécessaire pour la sécurité que le Règlement précise que seul le fabricant d'un véhicule peut y apposer une étiquette de conformité.

Le fait d'exiger que les motocyclettes et motoneiges de compétition portent une étiquette de conformité va à l'encontre des pratiques adoptées aux États-Unis et cette exigence a pu dans le passé constituer un obstacle bureaucratique à l'importation de tels véhicules pour des manifestations sportives. Par contre, il est important pour la sécurité d'exiger que tous les véhicules de compétition portent une étiquette ou soient accompagnés d'une documentation pour avertir l'utilisateur qu'ils ne doivent être utilisés que dans les courses en circuit fermé. Pour ces raisons, il n'y a pas d'autres solutions que d'ajouter la nouvelle expression « véhicule de compétition » et de déréglementer les motocyclettes de compétition et les motoneiges de compétition.

² SOR/79-306

³ SOR/79-940

² DORS/79-306

³ DORS/79-940

Benefits and Costs

It is estimated that this amendment would facilitate the yearly importation of 3 000 vehicles for undergoing further manufacturing prior to export and 100 vehicles for conducting works or operations that require special vehicles. The cost to the importer of assigning a vehicle identification number and making the required declaration is expected to be minimal. The costs to the Department of Transport and National Revenue of processing the declarations and ensuring that the vehicles have left the country or been destroyed by the appointed date are not expected to be significant.

Reinstating the stipulation that only the manufacturer of a vehicle may affix the compliance label would impose no costs on manufacturers. No longer requiring competition motorcycles and competition snowmobiles to bear a compliance label would reduce the complexity of importing these vehicles into Canada. The cost of affixing a label to all competition vehicles stating their intended use or of providing documentation to the same effect is expected to be negligible. One anticipated benefit of the requirement for the label or documentation is that it would be immediately apparent when vehicles were not subject to the requirements of the Regulations, thereby facilitating enforcement.

Given the specialized use of competition vehicles, their small number, and the fact that they are not for use on public roadways, it is not anticipated that safety would be diminished by this change.

Consultation

Early notice of the Department of Transport's intention to make this amendment was not given in the *Federal Regulatory Plan*; however, motor vehicle manufacturers, importers, and public safety organizations were informed of this initiative through their regular meetings with the Department. No unfavourable comments were received. This proposed amendment will be subject to the normal consultation process through prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, and interested parties will have 90 days in which to respond. All comments will be taken into consideration in the preparation 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 or if an importer does not fulfill the required conditions for importing vehicles, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Michel Baillot, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-2669 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), BAILLOM@tc.gc.ca (Electronic mail).

Avantages et coûts

La présente modification devrait faciliter l'importation annuelle de 3 000 véhicules pour d'autres travaux de fabrication avant l'exportation et de 100 véhicules pour des travaux ou des opérations qui exigent des véhicules spéciaux. L'attribution d'un numéro d'identification du véhicule et la déclaration requise devraient occasionner des frais minimes à l'importateur. Les coûts que les ministères des Transports et du Revenu national devront encourir pour traiter les déclarations et s'assurer que les véhicules ont quitté le pays ou ont été détruits à l'expiration du délai ne devraient pas être importants.

Le fait de rétablir la restriction selon laquelle seul le fabricant d'un véhicule peut apposer l'étiquette de conformité n'occasionnera aucuns frais aux fabricants. Le fait de ne plus exiger que les motocyclettes de compétition et les motoneiges de compétition portent une étiquette de conformité aura pour effet de réduire la complexité de l'importation de tels véhicules. L'apposition d'une étiquette sur tous les véhicules de compétition pour en indiquer l'usage prévu ou la fourniture de documents aux mêmes fins devrait occasionner des frais négligeables. L'un des avantages prévus de l'exigence concernant cette étiquette ou cette documentation, c'est qu'il sera immédiatement apparent que le véhicule n'est pas assujéti aux dispositions du Règlement, en facilitant ainsi l'application.

Compte tenu de l'usage particulier des véhicules de compétition, de leur nombre restreint et du fait qu'ils ne sont pas destinés à être utilisés sur les chemins publics, cette modification ne devrait pas réduire la sécurité.

Consultations

Le ministère des Transports n'a pas fait part de son intention d'apporter cette modification dans les *Projets de réglementation fédérale*, mais les fabricants de véhicules automobiles, les importateurs et les organismes responsables de la sécurité publique ont été informés de cette initiative lors de leurs réunions régulières avec le Ministère. Aucune observation défavorable n'a été reçue. Cette proposition sera soumise au processus normal de consultation par sa publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et les intéressés auront 90 jours pour y réagir. Toutes les observations reçues seront prises en considération au moment de la préparation de la modification finale.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles doivent 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'auto-certification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en soumettant à des essais des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est détecté, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité ou si l'importateur ne respecte pas les conditions d'importation requises, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites judiciaires et, s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Michel Baillot, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-2669 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), BAILLOM@tc.gc.ca (courrier électronique).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*,^a that the Governor in Council, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicles Imported Temporarily for Special Purposes, Compliance Labels and Competition Vehicles)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 90 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 Michel Baillot, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

The representations should also stipulate those parts of the representations that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which those parts should remain undisclosed. The representations should also stipulate those parts of the representations for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, September 15, 1999

MARC O'SULLIVAN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE
SAFETY REGULATIONS (VEHICLES IMPORTED
TEMPORARILY FOR SPECIAL PURPOSES,
COMPLIANCE LABELS AND
COMPETITION VEHICLES)**

AMENDMENTS

1. (1) The definitions "competition car", "competition motorcycle"¹ and "competition snowmobile"² in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*³ are repealed.

(2) The definitions "bus", "chassis-cab"⁴, "motorcycle"¹, "multipurpose passenger vehicle", "passenger car", "restricted-use motorcycle"¹, "snowmobile"², "trailer", "trailer converter dolly"⁵ and "truck"⁶ in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

"bus" means a vehicle having a designated seating capacity of more than 10, but does not include a trailer or a vehicle imported temporarily for special purposes; (*autobus*)

"chassis-cab" means a vehicle, other than a vehicle imported temporarily for special purposes, that consists of a chassis on which may be mounted a cab, that is capable of being driven, drawn or self-propelled and that is designed to receive

(a) a passenger-carrying or cargo-carrying body including a body that incorporates a prime mover, or

(b) a work-performing structure other than a fifth-wheel coupling; (*châssis-cabine*)

^a S.C., 1993, c. 16

¹ SOR/88-268

² SOR/87-660

³ C.R.C., c. 1038

⁴ SOR/95-147

⁵ SOR/93-146

⁶ SOR/94-670

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules importés temporairement à des fins spéciales, étiquettes de conformité et véhicules de compétition)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 90 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication et d'envoyer le tout à Michel Baillot, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulguation.

Ottawa, le 15 septembre 1999

Le greffier adjoint du Conseil privé
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES
(VÉHICULES IMPORTÉS TEMPORAIREMENT À DES
FINS SPÉCIALES, ÉTIQUETTES DE CONFORMITÉ
ET VÉHICULES DE COMPÉTITION)**

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « motocyclette de compétition »¹, « motoneige de compétition »² et « voiture de compétition », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*³, sont abrogées.

(2) Les définitions de « autobus », « camion »⁴, « chariot de conversion »⁵, « châssis-cabine »⁶, « motocyclette »¹, « motocyclette à usage restreint »¹, « motoneige »², « remorque », « véhicule de tourisme à usages multiples » et « voiture de tourisme », au paragraphe 2(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« autobus » Véhicule ayant un nombre désigné de places assises supérieur à 10. Sont exclus de la présente définition les remorques et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (*bus*)

« camion » Véhicule conçu essentiellement pour le transport de biens et d'équipements. Sont exclus de la présente définition les châssis-cabines, les véhicules sur chenilles, les remorques, les véhicules de travail, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales, les véhicules de compétition et les véhicules conçus pour se déplacer exclusivement hors route. (*truck*)

^a L.C. (1993), ch. 16

¹ DORS/88-268

² DORS/87-660

³ C.R.C., ch. 1038

⁴ DORS/94-670

⁵ DORS/93-146

⁶ DORS/95-147

“motorcycle” means a vehicle, other than a restricted-use motorcycle, a passenger car, a truck, a multipurpose passenger vehicle, a competition vehicle or a vehicle imported temporarily for special purposes, that

- (a) has steering handlebars completely constrained from rotating in relation to the axle of one wheel in contact with the ground,
- (b) is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground,
- (c) has a minimum seat height, when the vehicle is unladen, of 650 mm,
- (d) has a minimum wheel rim diameter of 250 mm,
- (e) has a minimum wheelbase of 1 016 mm, and
- (f) does not have as an integral part of the vehicle a structure to enclose the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest; (*motocyclette*)

“multipurpose passenger vehicle” means a vehicle having a designated seating capacity of 10 or less that is constructed either on a truck-chassis or with special features for occasional off-road operation, but does not include an air cushion vehicle, an all-terrain vehicle, a golf-cart, a passenger car, a truck or a vehicle imported temporarily for special purposes; (*véhicule de tourisme à usages multiples*)

“passenger car” means a vehicle having a designated seating capacity of 10 or less, but does not include an all-terrain vehicle, competition vehicle, multipurpose passenger vehicle, antique reproduction vehicle, motorcycle, truck, trailer or a vehicle imported temporarily for special purposes; (*voiture de tourisme*)

“restricted-use motorcycle” means a vehicle, excluding a competition vehicle and a vehicle imported temporarily for special purposes, but including an all-terrain vehicle designed primarily for recreational use, that

- (a) has steering handlebars,
- (b) is designed to travel on not more than four wheels in contact with the ground,
- (c) does not have as an integral part of the vehicle a structure to enclose the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest, and
- (d) bears a label, permanently affixed in a conspicuous location, stating, in both official languages, that the vehicle is a restricted-use motorcycle or an all-terrain vehicle and is not intended for use on public highways; (*motocyclette à usage restreint*)

“snowmobile” means a vehicle, excluding a competition vehicle and a vehicle imported temporarily for special purposes, but including a snowmobile conversion vehicle, that has a mass of not more than 450 kg, is designed primarily for travel on snow, has one or more steering skis and is driven by means of an endless belt or belts in contact with the ground; (*motoneige*)

“trailer” means a vehicle designed to carry or accommodate persons or property and to be drawn behind another vehicle, and includes a bus trailer, a pole trailer and a cable reel trailer, but does not include a mobile home, a trailer converter dolly or any earth-moving equipment, an implement of farm husbandry or a vehicle imported temporarily for special purposes; (*remorque*)

“trailer converter dolly” means a conversion chassis that is equipped with one or more axles, a lower half of a fifth-wheel coupling and one or two drawbars, but does not include a vehicle imported temporarily for special purposes; (*chariot de conversion*)

« chariot de conversion » Châssis de conversion équipé d'un ou de plusieurs essieux, de la partie inférieure d'une sellette d'attelage et d'un ou de deux timons. Sont exclus de la présente définition les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (*trailer converter dolly*)

« châssis-cabine » Véhicule, autre qu'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui est constitué d'un châssis sur lequel il est possible d'installer une cabine, qui peut être conduit, tiré ou mû par son propre moteur et qui est conçu pour recevoir, selon le cas :

- a) une carrosserie pour le transport de passagers ou de marchandises, y compris une carrosserie munie d'une machine motrice;
- b) un dispositif mécanique de travail autre qu'un attelage pivotant. (*chassis-cab*)

« motocyclette » Véhicule, autre qu'une motocyclette à usage restreint, une voiture de tourisme, un camion, un véhicule de tourisme à usages multiples, un véhicule de compétition ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol;
- b) est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;
- c) a un siège d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;
- d) a des roues dont le diamètre de jante minimal est de 250 mm;
- e) a un empattement minimal de 1 016 mm;
- f) ne comporte pas de partie intégrante du véhicule renfermant le conducteur et son passager, ceux-ci n'étant protégés que par la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et par le dossier du siège. (*motorcycle*)

« motocyclette à usage restreint » Véhicule, y compris un véhicule tout terrain conçu principalement pour les loisirs, à l'exclusion d'un véhicule de compétition et d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) a un guidon;
- b) est conçu pour rouler sur au plus quatre roues en contact avec le sol;
- c) ne comporte pas de partie intégrante du véhicule renfermant le conducteur et son passager, ceux-ci n'étant protégés que par la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et par le dossier du siège;
- d) porte une étiquette dans les deux langues officielles, apposée en permanence et bien en évidence, indiquant que le véhicule est une motocyclette à usage restreint ou un véhicule tout terrain et qu'il n'est pas destiné à être utilisé sur les chemins publics. (*restricted-use motorcycle*)

« motoneige » Véhicule, y compris un véhicule convertible en motoneige, à l'exclusion d'un véhicule de compétition et d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui a une masse d'au plus 450 kg, est conçu essentiellement pour se déplacer sur la neige, est muni d'un ou plusieurs skis de direction et est entraîné par une ou plusieurs chenilles en contact avec le sol. (*snowmobile*)

« remorque » Véhicule, y compris une remorque-autobus, une remorque pour charges longues et un chariot dérouleur, qui est conçu pour transporter ou abriter des personnes ou des biens et être traîné par un autre véhicule. Sont exclus de la présente définition les maisons roulantes, les chariots de conversion, le matériel de terrassement, les instruments aratoires et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (*trailer*)

« véhicule de tourisme à usages multiples » Véhicule ayant un nombre désigné de places assises de 10 ou moins, monté sur un

“truck” means a vehicle designed primarily for the transportation of property or equipment, but does not include a competition vehicle, a chassis-cab, a crawler-mounted vehicle, a trailer, a work vehicle, a vehicle imported temporarily for special purposes or a vehicle designed for operation exclusively off-road; (*camion*)

(3) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“competition vehicle” means a vehicle that is designed for use exclusively in closed-course competition and

(a) bears a label affixed by the manufacturer stating, in both official languages, that the vehicle is a competition vehicle and is for use exclusively in closed-course competition, or

(b) is accompanied by a signed declaration clearly indicating that the vehicle is a competition vehicle and is for use exclusively in closed-course competition; (*véhicule de compétition*)

“vehicle imported temporarily for special purposes” means a vehicle imported into Canada for a period not longer than one year solely for the purpose of

(a) undergoing further manufacturing prior to export, or

(b) conducting works or operations that require a specially designed vehicle for entertainment industry productions, civil engineering projects or similar works or operations; (*véhicule importé temporairement à des fins spéciales*)

2. (1) The portion of subsection 6(1)⁴ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

6. (1) A company that manufactures a vehicle of a prescribed class that meets the requirements of these Regulations shall ensure that the vehicle, other than a vehicle imported temporarily for special purposes, bears a compliance label displaying at least

(2) Subparagraph 6(1)(f)(vi)⁴ of the Regulations is repealed.

(3) Subsections 6(9)⁴ and (10)⁴ of the Regulations are replaced by the following:

(9) In the case of a limited-speed motorcycle, a statement that the use of the vehicle may be restricted by provincial authorities to certain roads shall appear, in both official languages, on the compliance label referred to in subsection (1) or on a separate label permanently affixed to the vehicle in a conspicuous location.

(4) Subsections 6(12)⁴ and (13)⁴ of the Regulations are repealed.

3. (1) The portion of subsection 11(1)⁴ of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

11. (1) Subject to subsections (2) and (4) to (6), any person importing into Canada a vehicle of a prescribed class shall, at the nearest customs office that is open for business, make a declaration, signed by that person or that person's duly authorized representative, setting out

(2) Section 11 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

châssis de camion ou ayant des éléments caractéristiques spéciaux pour rouler occasionnellement hors route. Sont exclus de la présente définition les véhicules à coussin d'air, les véhicules tout terrain, les voitures de golf, les voitures de tourisme, les camions et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (*multipurpose passenger vehicle*)

« voiture de tourisme » Véhicule ayant un nombre désigné de places assises de 10 ou moins. Sont exclus de la présente définition les véhicules tout terrain, les véhicules de compétition, les véhicules de tourisme à usages multiples, les répliques d'un ancien modèle, les motocyclettes, les camions, les remorques et les véhicules importés temporairement à des fins spéciales. (*passenger car*)

(3) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« véhicule de compétition » Véhicule conçu pour être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé qui, selon le cas :

a) porte une étiquette dans les deux langues officielles, apposée par le fabricant, indiquant qu'il s'agit d'un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé;

b) est accompagné d'une déclaration signée indiquant clairement qu'il s'agit d'un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé. (*competition vehicle*)

« véhicule importé temporairement à des fins spéciales » Véhicule qui n'est importé au Canada que pour l'une ou l'autre des fins suivantes, pour une période n'excédant pas un an :

a) d'autres travaux de fabrication avant son exportation;

b) des travaux ou opérations qui exigent un véhicule spécialement conçu pour des productions de l'industrie du spectacle, des projets de génie civil ou des travaux, ou opérations semblables. (*vehicle imported temporarily for special purposes*)

2. (1) Le passage du paragraphe 6(1)⁶ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

6. (1) L'entreprise qui fabrique un véhicule d'une catégorie prescrite qui répond aux exigences du présent règlement doit veiller à ce que le véhicule, autre qu'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, porte une étiquette de conformité sur laquelle figurent au moins :

(2) Le sous-alinéa 6(1)(f)(vi)⁶ du même règlement est abrogé.

(3) Les paragraphes 6(9)⁶ et (10)⁶ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(9) Dans le cas d'une motocyclette à vitesse limitée, l'étiquette de conformité visée au paragraphe (1) ou une étiquette distincte apposée en permanence et bien en évidence sur le véhicule doit mentionner, dans les deux langues officielles, que les autorités provinciales peuvent limiter l'utilisation du véhicule à certaines routes.

(4) Les paragraphes 6(12)⁶ et (13)⁶ du même règlement sont abrogés.

3. (1) Le passage du paragraphe 11(1)⁶ du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

11. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (4) à (6), la personne qui importe au Canada un véhicule d'une catégorie prescrite doit faire, au bureau de douane qui est le plus près et qui est ouvert, une déclaration, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, qui contient :

(2) L'article 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

⁴ SOR/95-147

⁶ DORS/95-147

(6) Any person importing a vehicle imported temporarily into Canada for special purposes shall file with the Minister, prior to importation, a declaration signed by the person or the person's duly authorized representative, containing the information set out in Schedule VII.

4. Schedule III⁷ to the Regulations is replaced by the following:

(6) Toute personne qui importe un véhicule importé temporairement à des fins spéciales au Canada doit, avant de le faire, soumettre au ministre une déclaration, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, qui contient les renseignements visés à l'annexe VII.

4. L'annexe III⁷ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SCHEDULE III

(Subsections 2(1), 4(1) and 5(2))

CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles											
		Bus	Chassis-cab	Motor-cycle	Restricted-use Motor-cycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow-mobile	Snow-mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes
101	Location and Identification of Controls and Displays	X	X			X	X					X	
102	Transmission Control Functions	X	X			X	X					X	
103	Windshield Defrosting and Defogging	X	X			X	X					X	
104	Windshield Wiping and Washing System	X	X			X	X					X	
105	Hydraulic Brake Systems	X				X	X					X	
106	Brake Hoses	X	X	X		X	X			X	X	X	
108	Lighting System and Retroreflective Devices	X	X	X	X	X	X			X		X	
108.1	Alternative Requirements for Headlamps	X	X	X		X	X					X	
110	Tire Selection and Rims						X						
111	Mirrors	X		X		X	X					X	
112	Headlamp Concealment Devices	X	X	X		X	X					X	
113	Hood Latch System	X	X			X	X					X	
114	Locking System					X	X					X	
115	Vehicle Identification Number	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
116	Hydraulic Brake Fluids	X	X	X		X	X			X	X	X	
118	Power-operated Windows, Power-operated Partitions and Power-operated Roof Panels					X	X					X	
120	Tire Selection and Rims for Vehicles Other Than Passenger Cars	X	X	X		X				X	X	X	
121	Air Brake Systems	X	X							X	X	X	
122	Motorcycle Brake Systems			X									
123	Controls and Displays — Motorcycles			X									
124	Accelerator Control Systems	X	X			X	X					X	
131	School Bus Pedestrian Safety Devices	X											
135	Passenger Car Brake Systems						X						
201	Occupant Protection	X				X	X					X	
202	Head Restraints	X				X	X					X	
203	Driver Impact Protection	X				X	X					X	

⁷ SOR/97-421

⁷ DORS/97-421

[illegible]

Colonne I	Colonne II	Colonne III											
		Catégories de véhicules											
Article (NSVAC)	Description	Autobus	Camion	Châssis-cabine	Motocyclette	Motocyclette à usage restreint	Motoneige	Traîneau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales
219	Pénétration de la zone du pare-brise	X	X								X	X	
220	Protection contre les tonneaux	X											
221	Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire	X											
222	Sièges pour passager d'autobus scolaire et protection en cas de collision	X											
301	Étanchéité du système d'alimentation en carburant	X	X								X	X	
301.1	Étanchéité du circuit d'alimentation en GPL	X	X	X							X	X	
301.2	Étanchéité du circuit d'alimentation en GNC	X	X	X							X	X	
302	Inflammabilité	X	X	X							X	X	
901	Essieux									X			
903	Spécifications du chariot de conversion de type C								X				
904	Exigences pour l'attelage du chariot de conversion de type C									X			
1106	Émission de bruit	X	X	X	X						X	X	
1201	Normes régissant les motoneiges						X						
1207	Points d'attache							X					
1208	Points d'attache									X			
1209	Traîneaux de motoneige							X					

5. Subsection 108(2)⁸ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(2) Every restricted-use motorcycle shall be equipped with the reflex reflectors required for motorcycles by paragraph S5.1.1 of TSD 108.

6. Subsection 113(3)⁹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(3) A front-opening hood that, in any position, partially or completely obstructs a driver's forward view through the windshield of the vehicle shall be provided with a second latching position on the hood latch system or with a second hood latch system.

7. Subsection 115(4)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) The vehicle identification number of any vehicle imported temporarily for special purposes, any restricted-use motorcycle or any snowmobile may be composed of fewer than 17 alphanumeric characters.

8. The definition "motorcycle"¹⁰ in section 2 of Schedule V to the Regulations is replaced by the following:

"motorcycle" means a vehicle that has a headlamp, tail lamp, stop lamp and two or three wheels and a curb mass of less than or equal to 680 kg (1,499 pounds). It does not include a restricted-use motorcycle, a competition vehicle, an all-terrain vehicle, a vehicle that has an engine displacement of less than 50 cm³ (3.1 cubic inches) or a vehicle that, with an 80 kg (176 pound) driver, cannot

(a) start from a dead stop using only the engine; or

5. Le paragraphe 108(2)⁸ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les motocyclettes à usage restreint doivent être munies des cataphotes exigés pour les motocyclettes aux termes de la disposition S5.1.1 du DNT 108.

6. Le paragraphe 113(3)⁹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Tout véhicule muni d'un capot qui s'ouvre par son extrémité antérieure et qui peut, dans n'importe quelle position, obstruer complètement ou partiellement le champ de vision vers l'avant du conducteur à travers le pare-brise doit avoir un système d'attache du capot à deux crans ou deux systèmes d'attache du capot.

7. Le paragraphe 115(4)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le numéro d'identification d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, d'une motocyclette à usage restreint ou d'une motoneige peut comporter moins de 17 caractères alphanumériques.

8. La définition de « motocyclette »¹⁰, à l'article 2 de l'annexe V du même règlement est remplacé par ce qui suit :

« motocyclette » Véhicule qui a un projecteur, un feu arrière et un feu de freinage, deux ou trois roues et une masse à vide d'au plus 680 kg (1 499 livres). La présente définition exclut les véhicules de compétition, les motocyclettes à usage restreint et les véhicules tout terrain, ainsi que les véhicules dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ (3,1 pouces cubes) et ceux qui, avec un conducteur dont le poids est de 80 kg (176 livres), ne peuvent :

a) soit démarrer par la seule action du moteur, lorsqu'ils sont complètement arrêtés;

¹ SOR/88-268

⁸ SOR/96-366

⁹ SOR/79-306

¹⁰ SOR/97-376

¹ DORS/88-268

⁸ DORS/96-366

⁹ DORS/79-306

¹⁰ DORS/97-376

(b) exceed a speed of 40 km/h (25 m.p.h.) on a level paved surface. (*motocyclette*)

9. (1) Subsection 1201(1)¹¹ of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

1201. (1) Every snowmobile shall be constructed so that it conforms to the requirements set out in the SSCC/10 *Safety Standards for Snowmobile Product Certification*, published by the Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., dated June 8, 1994, other than the labelling requirements of Figures 4 to 7, and in the SSCC/10 Supplement, *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures*, dated June 8, 1994, when subjected to the tests referred to in those documents.

(2) Subsection 1201(6)¹² of Schedule VI to the Regulations is replaced by the following:

(6) Every snowmobile shall be equipped with the emergency stop switch set out in the Standards referred to in subsection (1) and headlamps that are on continuously when the engine of the snowmobile is operating.

10. Schedule VII to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 11(2))” after the heading “SCHEDULE VII” with the reference “(Subsections 11(2) and (6))”.

11. The title⁴ of Schedule VII to the Regulations is replaced by the following:

DECLARATION OF IMPORTATION OF A VEHICLE
FOR EXHIBITION, DEMONSTRATION, EVALUATION,
TESTING OR SPECIAL PURPOSES

12. Paragraphs (a)⁴ and (b)⁴ of the declaration in Schedule VII to the Regulations are replaced by the following:

(a) the vehicle is being imported into Canada solely for purposes of

- (i) exhibition, demonstration, evaluation or testing, pursuant to paragraph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act*,
- (ii) undergoing further manufacturing prior to export, or
- (iii) conducting works or operations that require a specially designed vehicle; and

(b) the vehicle will remain in Canada for a period not longer than one year or, in the case of a vehicle being imported under paragraph 7(1)(a) of the Act, for such shorter period as the Minister specifies.*

COMING INTO EFFECT

13. These Regulations come into effect on the day on which they are registered.

[38-1-o]

b) soit dépasser la vitesse de 40 km/h (25 mph) sur une route revêtue plane. (*motorcycle*)

9. (1) Le paragraphe 1201(1)¹¹ de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1201. (1) Les motoneiges doivent être construites de manière qu'elles soient conformes aux exigences prévues dans la norme SSCC/10 du Snowmobile Safety and Certification Committee, Inc., intitulée *Safety Standards for Snowmobile Product Certification* et datée du 8 juin 1994, sauf les exigences d'étiquetage indiquées aux figures 4 à 7, et dans le supplément SSCC/10 intitulé *Detailed Standards and Testing Specifications and Procedures* et daté du 8 juin 1994, lorsqu'elles sont soumises aux essais visés dans ces documents.

(2) Le paragraphe 1201(6)¹² de l'annexe VI du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Les motoneiges doivent être munies de l'interrupteur pour arrêt d'urgence prévu par la norme visée au paragraphe (1) et de projecteurs qui demeurent allumés lorsque le moteur est en marche.

10. La mention « (paragraphe 11(2)) »⁶ qui suit le titre « ANNEXE VII » du même règlement est remplacée par « (paragraphe 11(2) et (6)) ».

11. Le titre⁶ de l'annexe VII du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DÉCLARATION D'IMPORTATION D'UN VÉHICULE
À DES FINS PROMOTIONNELLES,
EXPÉRIMENTALES OU SPÉCIALES

12. Les alinéas a)⁶ et b)⁶ de la déclaration de l'annexe VII du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le véhicule n'est importé au Canada qu'à l'une des fins suivantes :

- (i) la promotion ou l'expérimentation en vertu de l'alinéa 7(1)a) de la *Loi sur la sécurité automobile*,
- (ii) d'autres travaux de fabrication avant son exportation,
- (iii) des travaux ou opérations qui exigent un véhicule spécialement conçu;

b) le véhicule va demeurer au Canada pour une période n'excédant pas un an ou lorsqu'il est importé en vertu de l'alinéa 7(1)a) de la Loi, pendant une période plus courte fixée par le ministre.*

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[38-1-o]

⁴ SOR/95-147

¹¹ SOR/97-532

¹² SOR/96-360

⁶ DORS/95-147

¹¹ DORS/97-532

¹² DORS/96-360

INDEX

No. 38 — September 18, 1999

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

EDP hardware and software — Inquiry.....	2701
Flat hot-rolled carbon and alloy steel sheet products — Decision.....	2699
Refill paper — Expiry of order	2699
Subsidized canned ham and canned pork-based luncheon meat — Review of order	2702

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

*Addresses of CRTC offices — Interventions.....	2703
Decisions	
99-426 to 99-430.....	2704
Public Hearings	
1999-8	2705
1999-9	2707
Public Notices	
1999-145	2711
1999-146 — Call for comments concerning Order in Council P.C. 1999-1454	2711
1999-147	2713
1999-148	2713
1999-149	2713
1999-150	2714
1999-151	2714

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians.....	2686
--------------------------	------

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of**

Canadian Environmental Protection Act	
Permit No. 4543-2-03233.....	2687

Indian Affairs and Northern Development, Dept. of

Canada Petroleum Resources Act	
Results of 1999 call for bids: Beaufort Sea/Mackenzie Delta	2688

Industry, Dept. of

Appointments	2689
Senators called	2691
Canada Corporations Act	
Application for surrender of charter	2692
Letters patent	2692
Supplementary letters patent	2695
Supplementary letters patent — Name change.....	2696

National Revenue, Dept. of

Income Tax Act	
Revocation of registration of a charity	2696

MISCELLANEOUS NOTICES

ACF Acceptance II LLC, document deposited.....	2715
--	------

MISCELLANEOUS NOTICES (Conc.)

ACF Industries, Incorporated, document deposited	2715
Bombardier Capital Rail Inc., document deposited	2715
Bombardier Finance Inc., document deposited	2715
British Columbia, Ministry of Transportation and Highways of, bridge over the Columbia River, B.C.....	2720
Buchanan Forest Products Ltd., bridge over the Collins River, Ont.	2716
*Commercial Union Assurance Company PLC, change of name	2716
Commonwealth Edison Company, document deposited.....	2716
Flex Leasing II, LLC and Flex Leasing Corporation, documents deposited	2717
Fondation des Bâtisseurs de l'Espoir en Haïti (La), surrender of charter	2718
Greenbrier Leasing, Ltd., document deposited	2718
*Habib Bank AG Zurich, letters patent.....	2718
Home Savings & Loan Corporation, notice of intention.....	2719
*ING Canada Inc. and Equisire Financial Network Inc., letters patent	2719
*Le Mans Ré, application of an order	2720
Marvel Rapids Golf Course, two foot bridges over Eels Creek, Ont.	2720
Nova Fish Farms Inc., aquaculture site (salmon and trout) in Hardy Cove, Nfld.	2721
Spruce Falls Inc., bridge reconstruction over Shack Creek, Ont.	2721

PARLIAMENT**House of Commons**

*Filing applications for private bills (1st Session, 36th Parliament)	2698
--	------

PROPOSED REGULATIONS**Agriculture and Agri-Food, Dept. of**

Canada Agricultural Products Act	
Rules Amending the Licensing and Arbitration Regulations.....	2724
Rules of the Review Tribunal (Agriculture and Agri-Food)	2727

Canadian Food Inspection Agency

Canada Agricultural Products Act	
Regulations Amending the Dairy Products Regulations ...	2734

Human Resources Development, Dept. of

Employment Insurance Act	
Regulations Amending the Employment Insurance Regulations.....	2738

Transport, Dept. of

Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Incomplete Vehicles).....	2741
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Liquefied Petroleum Gas)	2755
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicles Imported Temporarily for Special Purposes, Compliance Labels and Competition Vehicles).....	2765

INDEX

N° 38 — Le 18 septembre 1999

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

ACF Acceptance II LLC, dépôt de document	2715
ACF Industries, Incorporated, dépôt de document.....	2715
Bombardier Capital Rail Inc., dépôt de document.....	2715
Bombardier Finance Inc., dépôt de document.....	2715
British Columbia, Ministry of Transportation and Highways of, pont au-dessus de la rivière Columbia (C.-B.)	2720
Buchanan Forest Products Ltd., pont au-dessus de la rivière Collins (Ont.).....	2716
*Commercial Union Assurance Company PLC, changement de raison sociale	2716
Commonwealth Edison Company, dépôt de document	2716
Flex Leasing II, LLC et Flex Leasing Corporation, dépôt de documents	2717
Fondation des Bâtisseurs de l'Espoir en Haïti (La), abandon de charte.....	2718
Greenbrier Leasing, Ltd., dépôt de document	2718
*Habib Bank AG Zurich, lettres patentes	2718
Home Savings & Loan Corporation, avis d'intention.....	2719
*ING Canada Inc. et Equisure Financial Network Inc., lettres patentes	2719
*Le Mans Ré, demande d'ordonnance	2720
Marvel Rapids Golf Course, deux passerelles au-dessus du ruisseau Eels (Ont.)	2720
Nova Fish Farms Inc., site d'aquiculture (saumons et truites) dans l'anse Hardy (T.-N.).....	2721
Spruce Falls Inc., réfection d'un pont au-dessus du ruisseau Shack (Ont.)	2721

AVIS DU GOUVERNEMENT**Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des**

Loi fédérale sur les hydrocarbures Résultats de l'appel d'offres de 1999 : mer de Beaufort et delta du Mackenzie	2688
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement Permis n° 4543-2-03233.....	2687
--	------

Industrie, min. de l'

Nominations	2689
Sénateurs appelés	2691
Loi sur les corporations canadiennes Demande d'abandon de charte	2692
Lettres patentes.....	2692
Lettres patentes supplémentaires	2695
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom.....	2696

Revenu national, min. du

Loi de l'impôt sur le revenu Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance	2696
---	------

COMMISSIONS**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	2703
Audiences publiques 1999-8	2705
1999-9	2707
Avis publics 1999-145	2711
1999-146 — Appel d'observations concernant le décret C.P. 1999-1454.....	2711
1999-147	2713
1999-148	2713
1999-149	2713
1999-150	2714
1999-151	2714
Décisions 99-426 à 99-430	2704

Tribunal canadien du commerce extérieur

Feuilles de rechange — Expiration de l'ordonnance.....	2699
Jambon en conserve subventionné et pain de viande de porc en conserve — Réexamen de l'ordonnance.....	2702
Matériel et logiciel informatiques — Enquête.....	2701
Produits plats de tôle en acier au carbone et en acier allié, laminés à chaud — Décision	2699

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 ^{re} session, 36 ^e législature)	2698
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Agence canadienne d'inspection des aliments**

Loi sur les produits agricoles au Canada Règlement modifiant le Règlement sur les produits laitiers	2734
---	------

Agriculture et de l'Agroalimentaire, min. de l'

Loi sur les produits agricoles au Canada Règles de la Commission de révision (agriculture et agroalimentaire).....	2727
Règles modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage	2724

Développement des ressources humaines, min. du

Loi sur l'assurance-emploi Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance- emploi	2738
---	------

Transports, min. des

Loi sur la sécurité automobile Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (gaz de pétrole liquéfié).....	2755
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules importés temporairement à des fins spéciales, étiquettes de conformité et véhicules de compétition).....	2765
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (véhicules incomplets).....	2741

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens.....	2686
----------------------------------	------



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9