

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 14, 2003

OTTAWA, LE SAMEDI 14 JUIN 2003

### 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 1, 2003, 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, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

### AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 1<sup>er</sup> janvier 2003 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, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

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

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

## REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 996-2495 (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, Communication Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

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

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 137, No. 24 — June 14, 2003

<b>Government Notices</b> .....	1790
Appointments.....	1796
<b>Parliament *</b>	
House of Commons .....	1848
Chief Electoral Officer .....	1848
<b>Commissions</b> .....	1849
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous Notices</b> .....	1855
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed Regulations</b> .....	1864
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	1899

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 137, n° 24 — Le 14 juin 2003

<b>Avis du Gouvernement</b> .....	1790
Nominations.....	1796
<b>Parlement *</b>	
Chambre des communes .....	1848
Directeur général des élections .....	1848
<b>Commissions</b> .....	1849
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	1855
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	1864
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	1901

\* Notices are not listed alphabetically in the Index.

\* Les avis ne sont pas énumérés alphabétiquement dans l'index.

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

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the conditions of Permit No. 4543-2-03311 are amended as follows:

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 400 000 m<sup>3</sup>.

A. MENTZELOPOULOS  
*Environmental Protection  
Pacific and Yukon Region*

[24-1-o]

**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-04259 is approved.

1. *Permittee*: Department of Public Works and Government Services, Quebec Region.

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

3. *Term of Permit*: Permit is valid from July 15 to September 15, 2003.

4. *Loading Site(s)*: L'Anse-à-Brillant Harbour, 48°43.27' N, 64°17.37' W (NAD83), with the exclusion of the zone described by figure 70/A6-1a accompanying the letter from the Department of the Environment dated May 30, 2001.

5. *Disposal Site(s)*: (a) Disposal Site ABR-1, 48°43.92' N, 64°16.92' W (NAD83); and (b) L'Anse-à-Brillant Harbour, 48°43.27' N, 64°17.37' W (NAD83).

6. *Route to Disposal Site(s)*: (a) A distance of 1.5 km north of the L'Anse-à-Brillant wharf; and (b) Not applicable.

7. *Equipment*: Clamshell or hydraulic dredge, towed scow, steel beam or scraper blade.

8. *Method of Disposal*: (a) Dredging will be carried out with a clamshell or hydraulic dredge and disposal will be carried out with a towed scow; and (b) Levelling of the seabed by a steel beam or a scraper blade.

9. *Rate of Disposal*: As required by normal operations.

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 5 000 m<sup>3</sup> scow measure.

11. *Material to Be Disposed of*: Dredged material consisting of sand, silt, clay and colloids, and gravel.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee report in writing to the Regional Director, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, at least 48 hours prior to the first disposal operation pursuant to this permit. The Permittee

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

## LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que, aux termes des dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les conditions du permis n° 4543-2-03311 sont modifiées comme suit :

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 400 000 m<sup>3</sup>.

*Protection de l'environnement  
Région du Pacifique et du Yukon*  
A. MENTZELOPOULOS

[24-1-o]

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

## LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-04259 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Région du Québec.

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

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 15 juillet au 15 septembre 2003.

4. *Lieu(x) de chargement* : Havre de L'Anse-à-Brillant, 48°43.27' N., 64°17.37' O. (NAD83), à l'exclusion de la zone décrite sur le dessin 70/A6-1a attaché à la lettre du ministère de l'Environnement du 30 mai 2001.

5. *Lieu(x) d'immersion* : a) Lieu d'immersion ABR-1, 48°43.92' N., 64°16.92' O. (NAD83); b) havre de L'Anse-à-Brillant; 48°43.27' N., 64°17.37' O. (NAD83).

6. *Parcours à suivre* : a) Distance de 1,5 km au nord du quai de L'Anse-à-Brillant; b) Sans objet.

7. *Matériel* : Dragage à benne à demi-coquilles, pelle hydraulique, chalands remorqués, poutre d'acier ou lame racleuse.

8. *Mode d'immersion* : a) Dragage à l'aide d'une drague à benne à demi-coquilles ou d'une pelle hydraulique et immersion à l'aide de chalands remorqués; b) Nivelage du fond marin au moyen d'une poutre d'acier ou d'une lame racleuse.

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

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 5 000 m<sup>3</sup> mesurés dans le chaland.

11. *Matières à immerger* : Matières draguées composées de sable, de limon, d'argile et de colloïdes, et de gravier.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit aviser, par écrit, le Directeur régional, Direction de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, au moins 48 heures avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du

shall submit a written report to the Regional Director within 30 days of the expiry of the permit. This report shall contain the following information: the quantity and type of material disposed of pursuant to the permit, the equipment used for disposal operations, and the dates on which the loading and disposal activities occurred.

12.2. It is required that the Permittee admit any enforcement officers designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to any place, ship, aircraft, platform or anthropogenic structure directly related to the loading or disposal at sea referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

12.3. A copy of this permit must, at all times, be kept aboard any vessel involved in the disposal operations.

12.4. The Permittee must complete the *Registry of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This registry must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. This registry must be sent to the Regional Director, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, within 30 days of the expiry of the permit.

12.5. The Permittee must signal the Canadian Coast Guard station at Rivière-au-Renard immediately before leaving the port to begin disposal operations at the disposal site. The Permittee must record these communications in the registry mentioned in the previous paragraph.

12.6. The Permittee shall permanently mark out the disposal site with buoys for the entire duration of disposal operations.

12.7. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out without written authorization from the Permittee.

12.8. The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

M.-F. BÉRARD  
Environmental Protection  
Quebec Region

[24-1-o]

présent permis. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au directeur régional dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées en conformité avec le permis, le matériel utilisé pour les opérations d'immersion, ainsi que les dates de chargement et d'immersion.

12.2. Le titulaire doit permettre à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* de procéder à la visite de toute plate-forme et de tout lieu, navire, aéronef ou autre ouvrage directement relié au chargement ou à l'immersion visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.3. Une copie du présent permis doit être gardée en tout temps à bord du navire chargé des opérations d'immersion.

12.4. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps sur le navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Ce registre doit par la suite être transmis au directeur régional, Direction de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis.

12.5. Le titulaire doit communiquer avec la station de la Garde côtière canadienne de Rivière-au-Renard immédiatement avant de quitter le port pour effectuer un déversement au lieu d'immersion. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe précédent.

12.6. Le titulaire du permis doit baliser de façon permanente le lieu d'immersion pendant toute la durée des travaux.

12.7. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.8. 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)*.

Protection de l'environnement  
Région du Québec  
M.-F. BÉRARD

[24-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

### CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-06247 is approved.

1. *Permittee*: P. Janes & Sons Ltd., Salvage, Newfoundland and Labrador.

2. *Type of Permit*: To load and dispose of fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from July 14, 2003, to July 13, 2004.

4. *Loading Site(s)*: 48°41.26' N, 53°39.30' W, Salvage, Newfoundland and Labrador.

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

### LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-06247 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : P. Janes & Sons Ltd., Salvage (Terre-Neuve-et-Labrador).

2. *Type de permis* : Permis de charger et d'immerger des déchets de poisson et d'autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 14 juillet 2003 au 13 juillet 2004.

4. *Lieu(x) de chargement* : 48°41,26' N., 53°39,30' O., Salvage (Terre-Neuve-et-Labrador).

5. *Disposal Site(s)*: 48°42.50' N, 53°39.00' W, at an approximate depth of 150 m.

6. *Route to Disposal Site(s)*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

7. *Equipment*: Vessels, barges or other floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

8. *Method of Disposal*: The material to be disposed of shall be discharged from the equipment or vessel while steaming within 300 m of the approved disposal site. Disposal will take place in a manner which will promote the greatest degree of dispersion. All vessels will operate at maximum safe speed while discharging offal.

9. *Rate of Disposal*: As required by normal operations.

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 2 000 tonnes.

11. *Waste and Other Matter to Be Disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish-processing operations.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee report, in writing, to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, (709) 772-5097 (Facsimile), rick.wadman@ec.gc.ca (Electronic mail), at least 48 hours prior to the start of the first disposal operation to be conducted under this permit.

12.2. A written report shall be submitted to Mr. Rick Wadman, identified in paragraph 12.1., within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity and type of material disposed of pursuant to the permit and the dates on which the loading and disposal activities occurred.

12.3. It is required that the Permittee admit any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to any place, ship, or anthropogenic structure directly related to the loading or disposal at sea referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

12.4. The loading and transit of material to be disposed of at the disposal site must be conducted in such a manner that no material enters the marine environment. Material spilled at any place other than the permitted disposal site must be retrieved. All wastes must be contained on shore while the barge is away from the loading site.

12.5. The material shall be covered by netting or other material to prevent access by gulls, except during direct loading or disposal of the material.

12.6. This permit must be displayed in an area of the plant accessible to the public.

12.7. Vessels operating under the authority of this permit must carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

12.8. The loading or disposal at sea conducted under this permit shall not be carried out without written authorization from the Permittee.

5. *Lieu(x) d'immersion* : 48°42,50' N., 53°39,00' O., à une profondeur approximative de 150 m.

6. *Parcours à suivre* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion.

7. *Matériel* : Navire, péniche ou autre pièce d'équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

8. *Mode d'immersion* : Les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à une distance maximale de 300 m du lieu d'immersion approuvé. L'immersion se fera d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières. Le navire se déplacera à la vitesse maximale jugée sans danger lors du déchargement.

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

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 2 000 tonnes métriques.

11. *Déchets et autres matières à immerger* : Déchets de poisson et autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit communiquer, par écrit, avec Monsieur Rick Wadman, Direction de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, (709) 772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courrier électronique), au moins 48 heures avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du permis.

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1., dans les 30 jours suivant la date de la fin des opérations ou la date d'expiration du permis, selon la première échéance. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité et le type de matières immergées en conformité avec le permis et les dates de chargement et d'immersion.

12.3. Le titulaire doit permettre à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* de procéder à la visite de tout lieu, navire ou autre ouvrage directement relié au chargement ou à l'immersion en mer visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.4. Le chargement et le transport des matières à immerger au lieu d'immersion doivent être effectués de façon qu'aucune matière ne pénètre dans le milieu marin. Les matières déversées à tout autre endroit que le lieu d'immersion autorisé doivent être récupérées. Toute matière doit être gardée sur le rivage lorsque la péniche n'est pas sur le lieu de chargement.

12.5. Les matières à immerger doivent être couvertes au moyen d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

12.6. Ce permis doit être affiché à un endroit de l'usine auquel le public a accès.

12.7. L'équipement visé par le présent permis doit porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de sa structure.

12.8. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.9. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any vessel for more than 96 hours without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

K. G. HAMILTON  
*Environmental Protection  
Atlantic Region*

[24-1-o]

12.9. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

*Protection de l'environnement  
Région de l'Atlantique*  
K. G. HAMILTON

[24-1-o]

## DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

### CANADA SHIPPING ACT

#### *Western Canada Marine Response Corporation*

Notice of an amendment to the bulk oil cargo fees charged by Western Canada Marine Response Corporation pursuant to an arrangement required by paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b) of the *Canada Shipping Act*

#### *Description*

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) currently is a certified response organization pursuant to subsection 660.4(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the waters bordering British Columbia (including the shorelines associated with such waters) and excluding waters north of 60° north latitude.

#### *Definitions*

1. In this notice of fees:
- “Act” means the *Canada Shipping Act (Loi)*
- “asphalt” means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 degrees Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)
- “BOCF” means bulk oil cargo fee. (*droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)*)
- “designated oil handling facility” means an oil handling facility that is designated pursuant to subsection 660.2(8) of the Act and is located in WCMRC's geographic area. (*installation de manutention d'hydrocarbures agréée*)
- “ship” means a ship within the meaning of section 660.2 of the Act. (*navire*)
- “ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. (*navire (avec produits pétroliers en vrac)*)

#### *Bulk Oil Cargo Fees*

2. The bulk oil cargo fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by paragraphs 660.2(2)(b) and 4(b) of the Act are the bulk oil cargo fees set out in Part I of this notice.

3. Nothing in this notice is intended to modify, replace or amend the registration fees established by, and payable to WCMRC, and published in the August 21, 1999 edition of the *Canada Gazette*, Part I.

### PART I

4. This part applies to the loading and unloading of oil within WCMRC's Geographic Area of Response (GAR).

## MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

### LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

#### *Western Canada Marine Response Corporation*

Avis de modification aux droits sur les produits pétroliers en vrac prélevés par la Western Canada Marine Response Corporation en vertu d'une entente prescrite aux alinéas 660.2(2)(b) et 660.2(4)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*

#### *Description*

La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est un organisme d'intervention agréé en vertu du paragraphe 660.4(1) de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) à l'exception des eaux situées au nord du 60° parallèle de latitude nord.

#### *Définitions*

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits.
- « asphalte » Dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15° C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'il est immergé dans l'eau. (*asphalt*)
- « DPPV » Droits sur les produits pétroliers en vrac. (*bulk oil cargo fee (BOCF)*)
- « installation de manutention d'hydrocarbures agréée » Installation de manutention d'hydrocarbures agréée aux termes du paragraphe 660.2(8) de la Loi et qui est située dans la zone géographique de la WCMRC. (*designated oil handling facility*)
- « Loi » *Loi sur la marine marchande du Canada (Act)*
- « navire » Un navire au sens de l'article 660.2 de la Loi. (*ship*)
- « navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. (*ship (bulk oil)*)

#### *Droits sur les produits pétroliers en vrac*

2. Les droits sur les produits pétroliers en vrac exigibles par la WCMRC relativement à une entente prévue aux alinéas 660.2(2)(b) et (4)(b) de la Loi sont les droits prévus à la partie I du présent avis.

3. Cet avis n'a pas pour effet de modifier ou de remplacer les droits d'inscription fixés et prélevés par la WCMRC et qui ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 21 août 1999.

### PARTIE I

4. Cette partie s'applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers dans la zone géographique de la WCMRC.

5. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a designated oil handling facility shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the designated oil handling facility, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

6. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined:

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part;

(c) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) outside WCMRC's geographic area which is transferred within WCMRC's geographic area to another ship for use as fuel by such ship, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil transferred, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part; and

(d) in the case of bulk oil received by the ship (bulk oil) within WCMRC's geographic area from another ship as cargo where such bulk oil is intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil received by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 7 and 8 of this Part.

7. The BOCF applicable in respect of oil (other than asphalt) is:

(a) an amended fee of forty-seven and five-tenths cents (\$0.475) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2003, to December 31, 2003; and

(b) an amended fee of fifty-seven and seven-tenths cents (\$0.577) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2004.

8. The BOCF applicable in respect of asphalt is:

(a) an amended fee of twenty-three and eight-tenths cents (\$0.238) per tonne, plus all applicable taxes from July 1, 2003, to December 31, 2003; and

(b) an amended fee of twenty-eight and nine-tenths cents (\$0.289) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2004.

Interested persons may, pursuant to subsection 660.4(4) of the *Canada Shipping Act*, within 30 days after the date of publication of that notice, may file notices of objection that contain the reasons for the objection to Nora McCleary, Safety and

5. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée qui a conclu une entente avec la WCMRC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures agréée, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes.

6. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

c) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'extérieur de la zone géographique de la WCMRC, qui sont transbordés dans la zone géographique de la WCMRC sur un autre navire pour lui servir de carburant, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac transbordés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes;

d) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'intérieur de la zone géographique de la WCMRC à titre de cargaison si ces produits sont destinés à l'étranger ou au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés, par les DPPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 7 et 8 des présentes.

7. Les DPPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) quarante-sept cents et cinq dixièmes (47,5 ¢) la tonne du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2003, taxes applicables en sus;

b) cinquante-sept et sept dixièmes (57,7 ¢) la tonne à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, taxes applicables en sus.

8. Les DPPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) vingt-trois cents et huit dixièmes (23,8 ¢) la tonne du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2003, taxes applicables en sus;

b) vingt-huit cents et neuf dixièmes (28,9 ¢) la tonne à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, taxes applicables en sus.

Aux termes du paragraphe 660.4(4) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute personne intéressée peut dans les 30 jours de la publication de l'avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès de Nora McCleary, Systèmes de sécurité et



Environmental Response Systems, Canadian Coast Guard, 200 Kent Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E6, (613) 990-6718 (Telephone), (613) 996-8902 (Facsimile), mcclearyn@dfo-mpo.gc.ca (Electronic mail). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed amended fees, and the date of publication of the notice of proposed amended fees.

[24-1-o]

## DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND INTERNATIONAL TRADE

### UNITED NATIONS IRAQ REGULATIONS

*General Certificate No. 5, dated May 28, 2003*

Pursuant to section 9 of the *United Nations Iraq Regulations*, I hereby certify that the following acts or things have been approved by the United Nations Security Council, in its Resolution 1483 (2003) of May 22, 2003:

1. Subject to paragraph 4, any dealings in goods or services destined for Iraq.
2. Subject to paragraph 4, any dealings in goods or services originating in Iraq.
3. The providing of services related to the transportation to or from Iraq by any means of persons.
4. This certificate does not apply to any dealings in the following goods :
  - (a) Iraqi cultural property and other items of archaeological, historical, cultural, rare scientific and religious importance illegally removed from Iraq since August 6, 1990; and
  - (b) arms and related material destined for Iraq that are not required by the Authority to serve the purposes of Resolution 1483 (2003) and other related Resolutions or for authorized international police services in Iraq.
5. Subject to paragraph 6, any dealings related to financial transfers or other transactions to and from Iraq.
6. This certificate does not apply to any dealings related to financial transfers or other transactions involving:
  - (a) property held or controlled, directly or indirectly, by the Government of Iraq in Canada; or
  - (b) property that has been removed from Iraq, or acquired, by Saddam Hussein or other senior officials of the former Iraqi regime or their immediate family members including entities owned or controlled by them, directly or indirectly, or by persons acting on their behalf or at their direction.
7. For the purpose of this certificate, the "Authority" means the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland as occupying powers under unified command as described in Paragraph 14 of the preamble of Resolution 1483 (2003).

It is a condition of this general certificate that any person in Canada or a Canadian outside of Canada who is an initial purchaser of petroleum, petroleum products and natural gas originating in Iraq ensure that the funds for the purchase be deposited in the Development Fund for Iraq except for five percent of these funds which shall be deposited in the United Nations Compensation Commission Reserve Fund (UNCC).

d'intervention environnementale, Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E6, (613) 990-6718 (téléphone), (613) 996-8902 (télécopieur), mcclearyn@dfo-mpo.gc.ca (courrier électronique). Les observations doivent signaler la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication de l'avis.

[24-1-o]

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL

### RÈGLEMENT DES NATIONS UNIES SUR L'IRAQ

*Attestation générale n° 5 établie en date du 28 mai 2003*

Conformément à l'article 9 du *Règlement donnant effet aux résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies concernant l'Iraq*, j'atteste par la présente que les actes suivants ont été approuvés par le Conseil de Sécurité des Nations Unies par sa résolution 1483 (2003) du 22 mai 2003 :

1. Sous réserve du paragraphe 4, toute opération portant sur des marchandises ou des services destinés à l'Iraq.
2. Sous réserve du paragraphe 4, toute opération portant sur des marchandises ou des services qui proviennent de l'Iraq.
3. La prestation, par tous moyens, de services de transport de personnes vers l'Iraq ou en provenance de l'Iraq.
4. Cette attestation ne s'applique pas aux opérations portant sur les marchandises suivantes :
  - a) les biens culturels iraqiens et autres objets ayant une valeur archéologique, historique, culturelle, scientifique rare ou religieuse, qui ont été enlevés illégalement de l'Iraq depuis le 6 août 1990;
  - b) les armes et le matériel connexe destinés à l'Iraq autres que ceux dont l'Autorité a besoin pour faire appliquer la résolution 1483 (2003) et les autres résolutions sur la question ou pour les services policiers internationaux autorisés en Iraq.
5. Sous réserve du paragraphe 6, toute opération relative à des transferts ou autres transactions financières vers l'Iraq ou en provenance de l'Iraq.
6. Cette attestation ne s'applique pas à toute opération relative à des transferts ou autres transactions financières impliquant :
  - a) toute propriété détenue ou contrôlée, directement ou indirectement, par le gouvernement de l'Iraq au Canada; ou
  - b) toute propriété sortie de l'Iraq ou acquise par Saddam Hussein ou d'autres hauts responsables de l'ancien régime iraquien ou des membres de leur famille proche, y compris les entités appartenant à ces personnes ou à d'autres personnes agissant en leur nom ou selon leurs instructions, ou se trouvant sous leur contrôle direct ou indirect.
7. Aux fins de la présente attestation, « l'Autorité » désigne les États-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en tant que puissances occupantes agissant sous un commandement unifié tel qu'il est décrit au paragraphe 14 du préambule de la résolution 1483 (2003).

Toute personne au Canada ou tout Canadien à l'étranger qui est un acquéreur initial de pétrole, de produits pétroliers et de gaz naturel provenant d'Iraq et qui invoque cette attestation générale est tenu de s'assurer que les fonds pour ces acquisitions seront versés au Fonds de développement pour l'Iraq à l'exception de 5 p. 100 de ces fonds qui seront versés au Fonds de réserve de la Commission d'indemnisation des Nations Unies (CINU).

This general certificate does not affect in any way any requirements for permits or certificates under any other Canadian law or regulation.

LEONARD J. EDWARDS  
*Deputy Minister for International Trade*

[24-1-o]

La présente attestation n'affecte pas la nécessité d'obtenir tout permis, licence ou certificat exigé en vertu de tout autre loi ou règlement du Canada.

*Le sous-ministre du Commerce international*  
LEONARD J. EDWARDS

[24-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY**

## OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments**Name and Position/Nom et poste*

Allen, W.R. (Bill)  
Canadian Tourism Commission/Commission canadienne du tourisme  
Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

Beamish, Frederick William H.  
Great Lakes Fishery Commission/Commission des pêcheries des Grands Lacs  
Member/Membre

*Canada Elections Act/Loi électorale du Canada*

## Returning Officers/Directeurs de scrutin

Cameron, J. Colin — Halifax West/Halifax-Ouest

Carter, Paula — Brant

Chan, Teresa G. — Vancouver Kingsway

Drader, David Paul — Calgary—Nose Hill

Jackson, Ella — York South—Weston/York-Sud—Weston

Lavoie, Gabriel — Abitibi—Baie-James—Nunavik

Patenaude, Gilles — Esquimalt—Juan de Fuca

Shaw, Audrey — Lanark—Carleton

*Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada*

## Review Tribunal/Tribunal de révision

## Members/Membres

Awrey, William Ralph — Hamilton

Déry, Suzanne — Québec

Forbes, Lawrence Peter — Moncton

Hillman, Donald Arthur — Ottawa

Korchin, Lawrence (Laurie) John — Saskatoon

Lu, Francisco Kui Lim — Vancouver

O'Leary, Steven Kent — Sydney

Sklavos, Jim — Brampton

Caulfield, Sean Taft

Social Sciences and Humanities Research Council/Conseil de recherches en sciences  
humaines

Member/Conseiller

*Citizenship Act/Loi sur la citoyenneté*

## Citizenship Judges/Juges de la citoyenneté

Bhatia, Gurcharan Singh

Decoste, Gilbert M.

Cochrane, Janice

Canadian Centre for Management Development/Centre canadien de gestion  
Governor/Administrateur

Collette, Monique

Atlantic Canada Opportunities Agency/Agence de promotion économique du Canada  
atlantique

President/Président

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## BUREAU DU REGISTRARE GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret en conseil*

2003-751

2003-635

2003-723

2003-724

2003-667

2003-727

2003-726

2003-665

2003-666

2003-725

2003-681

2003-760

2003-761

2003-759

2003-634

2003-679

2003-762

2003-680

2003-750

2003-728

2003-729

2003-660

2003-720

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

Davis, Rosemary  
 Farm Credit Canada/Financement agricole Canada  
 Chairperson of the Board of Directors/Président du conseil d'administration

2003-637

*Dedimus potestatem*

2003-780

## Commissioners to Administer Oaths/Commissaires à l'assermentation

## Within Canada/À l'intérieur du Canada

Beaudry, The Hon./L'hon. Michel  
 Deschamps, The Hon./L'hon. Marie  
 Gauthier, The Hon./L'hon. Johanne  
 Kelen, The Hon./L'hon. Michael A.  
 Layden-Stevenson, The Hon./L'hon. Carolyn A.  
 Martineau, The Hon./L'hon. Luc  
 Noël, The Hon./L'hon. Simon  
 O'Reilly, The Hon./L'hon. James W.  
 Russell, The Hon./L'hon. James  
 Snider, The Hon./L'hon. Judith A.

## Within Alberta/À l'intérieur de l'Alberta

Erb, The Hon./L'hon. Marsha C.  
 Greckol, The Hon./L'hon. Sheila J.  
 Hillier, The Hon./L'hon. Stephen D.  
 Horner, The Hon./L'hon. Karen M.  
 Hughes, The Hon./L'hon. Elizabeth A.  
 Macklin, The Hon./L'hon. Eric F.  
 Mahoney, The Hon./L'hon. Bryan E.  
 Ouellette, The Hon./L'hon. Vital O.  
 Read, The Hon./L'hon. Donna C.  
 Topolniski, The Hon./L'hon. Juliane E.

## Within British Columbia/À l'intérieur de la Colombie-Britannique

Ballance, The Hon./L'hon. Sandra K.  
 Barrow, The Hon./L'hon. Geoffrey M.  
 Brown, The Hon./L'hon. Brenda J.  
 Crawford, The Hon./L'hon. Robert  
 Gerow, The Hon./L'hon. Laura B.  
 Goepel, The Hon./L'hon. Richard B. T.  
 Gray, The Hon./L'hon. N. Victoria  
 Groberman, The Hon./L'hon. Harvey  
 Masuhara, The Hon./L'hon. David  
 Rogers, The Hon./L'hon. Peter J.  
 Truscott, The Hon./L'hon. John D.  
 Williams, The Hon./L'hon. James W.

## Within Manitoba/À l'intérieur du Manitoba

Freedman, The Hon./L'hon. Martin H.  
 Goldberg, The Hon./L'hon. Marilyn E.  
 McKelvey, The Hon./L'hon. Joan G.  
 Scurfield, The Hon./L'hon. John M.  
 Suche, The Hon./L'hon. P. Colleen

## Within New Brunswick/À l'intérieur du Nouveau-Brunswick

d'Entremont, The Hon./L'hon. Colette M.  
 LaVigne, The Hon./L'hon. Lucie A.  
 Wooder, The Hon./L'hon. Anne D.

## Within Newfoundland and Labrador/À l'intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador

Goulding, The Hon./L'hon. Kendra J.  
 Thompson, The Hon./L'hon. Carl R.

## Within Nova Scotia/À l'intérieur de la Nouvelle-Écosse

Dellapinna, The Hon./L'hon. Leslie James  
 Lynch, The Hon./L'hon. Mona  
 McDougall, The Hon./L'hon. Glen G.  
 Pickup, The Hon./L'hon. Arthur W. D.  
 Smith, The Hon./L'hon. Deborah K.

## Within Nunavut/À l'intérieur du Nunavut

Johnson, The Hon./L'hon. Earl D.

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

<p>Within Ontario/À l'intérieur de l'Ontario</p> <p>Armstrong, The Hon./L'hon. Robert P.</p> <p>Bain, The Hon./L'hon. C. Anne</p> <p>Cronk, The Hon./L'hon. Eleanore A.</p> <p>Dawson, The Hon./L'hon. D. Fletcher</p> <p>Ducharme, The Hon./L'hon. Edward W.</p> <p>Echlin, The Hon./L'hon. Randall S.</p> <p>Flynn, The Hon./L'hon. Patrick Joseph</p> <p>Fragomeni, The Hon./L'hon. Joseph Michael</p> <p>Fuerst, The Hon./L'hon. Michelle K.</p> <p>Hoy, The Hon./L'hon. Alexandra H.</p> <p>Karakatsanis, The Hon./L'hon. Andromahi</p> <p>Maranger, The Hon./L'hon. Robert L.</p> <p>Morissette, The Hon./L'hon. Johanne N.</p> <p>Pierce, The Hon./L'hon. Helen M.</p> <p>Rady, The Hon./L'hon. Helen A.</p> <p>Roccamo, The Hon./L'hon. Giovanna</p> <p>Rouleau, The Hon./L'hon. Paul S.</p> <p>Salmers, The Hon./L'hon. David</p> <p>Smith, The Hon./L'hon. G. Patrick</p> <p>Smith, The Hon./L'hon. Robert J.</p> <p>Wilton-Siegel, The Hon./L'hon. Herman J.</p>	
<p>Within Prince Edward Island/À l'intérieur de l'Île-du-Prince-Édouard</p> <p>Campbell, The Hon./L'hon. Gordon L.</p> <p>Cheverie, The Hon./L'hon. Wayne D.</p>	
<p>Within Quebec/À l'intérieur du Québec</p> <p>Brunton, The Hon./L'hon. James L.</p> <p>Buffoni, The Hon./L'hon. Jean-François</p> <p>Delorme, The Hon./L'hon. Michel</p> <p>De Wever, The Hon./L'hon. Marc</p> <p>Emery, The Hon./L'hon. Benoît</p> <p>Fournier, The Hon./L'hon. Jacques Robert</p> <p>Gagnon, The Hon./L'hon. Pierre-C.</p> <p>Gascon, The Hon./L'hon. Clément</p> <p>Hallée, The Hon./L'hon. Carole</p> <p>Lacoursière, The Hon./L'hon. Louis</p> <p>Matteau, The Hon./L'hon. Lise</p> <p>Mongeon, The Hon./L'hon. Robert</p> <p>Morissette, The Hon./L'hon. Yves-Marie</p> <p>Moulin, The Hon./L'hon. Benoit</p> <p>St-Pierre, The Hon./L'hon. Marie</p>	
<p>Within Saskatchewan/À l'intérieur de la Saskatchewan</p> <p>Ball, The Hon./L'hon. Dennis P.</p> <p>Smith, The Hon./L'hon. R. Shawn</p> <p>Wilson, The Hon./L'hon. Donna L.</p>	
<p>Defence Construction (1951) Limited/Construction de défense (1951) Limitée</p> <p>Directors/Administrateurs</p> <p>Ellis, Karen</p> <p>Penner, Nancy M.</p>	<p>2003-741</p> <p>2003-740</p>
<p>Durette, Julie M.</p> <p>Canada Industrial Relations Board/Conseil canadien des relations industrielles</p> <p>Vice-Chairperson/Vice-président</p>	2003-625
<p>Emond, Robert M.</p> <p>Courts Administration Service/Service administratif des tribunaux judiciaires</p> <p>Chief Administrator/Administrateur en chef</p>	2003-722
<p><i>Employment Insurance Act/Loi sur l'assurance-emploi</i></p> <p>Chairpersons of the Boards of Referees/Présidents des conseils arbitraux</p> <p>Ontario</p> <p>Éthier, René Joseph Oscar — Timmins</p> <p>Iseman, Sheila Barbara — Toronto Appeals Centre</p>	<p>2003-633</p> <p>2003-758</p>

<i>Name and Position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Marentette, Ronald Irwin — Chatham	2003-678
O'Hare, David Anthony — Brampton	2003-632
Pearlman, Mark — Toronto Appeals Centre	2003-756
Tuzi, Claudia Rita — Toronto Appeals Centre	2003-757
New Brunswick/Nouveau-Brunswick	
Carrier, Monique — Edmundston	2003-752
Gilbride, Anne Regina — Saint John	2003-755
Levesque, Mona — Edmundston	2003-753
Matthews, Gloria Faye — Moncton	2003-677
Melanson, Mary Diane — Fredericton	2003-754
Fleming, Thomas S.	2003-636
Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Agency/Office canadien de commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair Member/Membre	
Government of Saskatchewan/Gouvernement de la Saskatchewan	2003-693
Administrators/Administrateurs	
Tallis, The Hon./L'hon. Calvin F. July 12 to 24, 2003/Du 12 au 24 juillet 2003	
Wakeling, The Hon./L'hon. Thomas C. May 27 to June 1, 2003/Du 27 mai au 1 <sup>er</sup> juin 2003	
Harcourt, Michael	2003-675
British Columbia Treaty/Commission des traités de la Colombie-Britannique Commissioner/Commissaire	
Holloway, E.T. Don	2003-674
National Advisory Council on Aging/Conseil consultatif national sur le troisième âge Member/Membre	
Horgan, J. Michael	2003-743
Export Development Canada/Exportation et développement Canada Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié	
Full-time Members/Commissaires à temps plein	
Berry, Clifford Daniel	2003-628
Cropley, Laurel	2003-627
Eustaquio, Milagros J.	2003-730
Fournier, Lloyd J.	2003-628
Fraser, R. Gayle	2003-731
Grewal, Ajit Kaur Singh	2003-628
Kruger, Arthur M.	2003-628
Manios, George P.	2003-669
Railton, James Victor	2003-670
Robinson, W.G. (Gerry)	2003-671
Ruggero, Alfonso	2003-626
Somers, Michael G.	2003-732
Thomas, Stephanie	2003-733
Tinker, Diane L.	2003-668
Wang, George	2003-732
Klassen, William John	2003-631
Environmental Impact Screening Committee/Comité d'étude des répercussions environnementales Chairman/Président	
Kokiapik, Rhoda	2003-734
National Gallery of Canada/Musée des beaux-arts du Canada Trustee of the Board of Trustees/Administrateur du conseil d'administration	
McLure, John D.	2003-739
Defence Construction (1951) Limited/Construction de défense (1951) limitée Chairperson of the Board of Directors/Président du conseil d'administration	

<i>Name and Position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
McNabb, Brooke Royal Canadian Mounted Police Public Complaints Commission/Commission des plaintes du public contre la Gendarmerie royale du Canada Full-time Vice-Chairman/Vice-président à temps plein	2003-630
National Parole Board/Commission nationale des libérations conditionnelles Full-time Member/Membre à temps plein Ryan, Colleen R.	2003-737
Part-time Members/Membres à temps partiel Lindsay, John	2003-738
Reeve, Priscilla	2003-736
Scott, David M.	2003-738
National Round Table on the Environment and the Economy/Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie Members/Membres	2003-744
Bell, David Victor John	
Carter, Wendy L.	
Pilon, Alfred	
Natural Sciences and Engineering Research Council/Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie Members/Conseillers	
Calvert, Thomas W.	2003-749
Keselman, Joanne C. (Rogan) — Vice-President/Vice-président	2003-748
Parsons, Walter R.	2003-735
National Museum of Science and Technology/Musée national des sciences et de la technologie Trustee of the Board of Trustees/Administrateur du conseil d'administration	
Public Service Pension Advisory Committee/Comité consultatif sur la pension de la fonction publique Members/Membres	
Hindle, Steven J.	2003-746
Hosking, Merdon	2003-746
Knubley, John	2003-676
Krause, William E.	2003-746
Morse, Paul	2003-747
Rainville, Serge	2003-676
Smith, Janet R.	2003-676
Soulière, Jean-Guy	2003-745
Salley, Louis P.	2003-672
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	
Singh, Shekhar	2003-742
International Development Research Centre/Centre de recherches pour le développement international Governor of the Board of Governors/Gouverneur du Conseil des gouverneurs	
Tax Court of Canada/Cour canadienne de l'impôt Commissioners to Administer Oaths/Commissaires à l'assermentation	2003-513
Derkach, Lucille	
Kelly, Marion	
Kokoski, Elaine	
Ouellet, Michelle	
Szatkowski, Velma	

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

Wallace, Dennis  
Minister of Industry/Ministre de l'Industrie  
Special Advisor/Conseiller spécial

2003-719

Winn, Paul A.  
Canadian Race Relations Foundation/Fondation canadienne des relations raciales  
Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

2003-673

Workman, Carole  
The Federal Bridge Corporation Limited/La société des ponts fédéraux limitée  
Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

2003-629

June 4, 2003

Le 4 juin 2003

JACQUELINE GRAVELLE  
*Manager*

[24-1-o]

*La gestionnaire*

JACQUELINE GRAVELLE

[24-1-o]

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

## RADIOCOMMUNICATION ACT

## LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

*Notice No. SMSE-004-03 — Interference-causing Equipment Standard (ICES)*

*Avis n° SMSE-004-03 — Norme sur le matériel brouilleur (NMB)*

Notice is hereby given that Industry Canada is releasing the following document for public comment:

Avis est par la présente donné qu'Industrie Canada procède actuellement à la publication, aux fins d'observations, du document suivant :

ICES-003 *Interference-causing Equipment Standard for Digital Apparatus*, Issue 4 — Draft.

NMB-003 *Norme sur le matériel brouilleur pour les appareils numériques*, 4<sup>e</sup> édition — ébauche.

This draft standard was prepared in response to the adoption of CAN/CSA-CEI/IEC CISPR 22:02 by the Canadian Standards Association (CSA). The adoption of the latest version of CEI/IEC standard CISPR 22, with Canadian deviations, by CSA is reflected in section 7 of ICES-003, Issue 4. No other modifications were made to this standard.

Ce projet de norme a été préparé en réponse à l'adoption de la norme CAN/CSA-CEI/IEC CISPR 22:02 par l'Association canadienne de normalisation (CSA). L'adoption de la plus récente version de la norme CEI/IEC CISPR 22, incluant les déviations du Canada, par la CSA est reflétée dans la section 7 de la NMB-003, 4<sup>e</sup> édition. Aucune autre modification n'a été apportée à cette norme.

In accordance with section 20 of the *Radiocommunication Regulations*, the *Category II Equipment Standards List* is published in the *Canada Gazette*, Part I, and provides a list of all technical standards applicable to interference-causing equipment. The effective date of the above standard will be the publication date of the amended list which will include this standard. Compliance with a listed standard is required in accordance with the *Radiocommunication Regulations*.

La *Liste des normes applicables au matériel de catégorie II*, qui recense toutes les normes techniques applicables au matériel brouilleur, est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, conformément à l'article 20 du *Règlement sur la radiocommunication*. La date de mise en vigueur de la norme susmentionnée sera la date de publication de la liste modifiée qui inclut cette norme. L'observation d'une norme figurant sur la liste est prescrite dans le *Règlement sur la radiocommunication*.

The ICES-003, Issue 4 — Draft document is available at the following Internet addresses:

On peut consulter le document NMB-003, 4<sup>e</sup> édition — ébauche aux adresses Internet suivantes :

<http://strategis.ic.gc.ca/spectrum/> (English version) and <http://strategis.ic.gc.ca/spectre/> (French version).

<http://strategis.ic.gc.ca/spectre/> (version française) et <http://strategis.ic.gc.ca/spectrum/> (version anglaise).

Interested parties may submit comments concerning this draft Interference-causing Equipment Standard to the Director General, Spectrum Engineering Branch, Department of Industry, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8, within 90 days from the date of publication of this notice. All representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date and the notice reference number.

Les parties intéressées peuvent faire parvenir leurs observations concernant cette norme sur le matériel brouilleur au Directeur général, Génie du spectre, Ministère de l'Industrie, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8, dans les 90 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils doivent indiquer la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et le numéro de référence de ce dernier.

June 6, 2003

Le 6 juin 2003

R. W. McCAUGHERN  
*Director General  
Spectrum Engineering*

[24-1-o]

*Le directeur général  
Génie du spectre*  
R. W. McCAUGHERN

[24-1-o]

**DEPARTMENT OF JUSTICE****EXTRADITION ACT**

*Second Protocol Amending the Treaty on Extradition Between the Government of Canada and the Government of the United States of America*

Signed at Washington on December 3, 1971, as amended by an Exchange of Notes at Washington on June 28 and July 9, 1974, and by a Protocol signed at Ottawa on January 11, 1988.

The Government of Canada and the Government of the United States of America (hereinafter “the Parties”);

Recognizing the close bilateral relationship which exists between them, reflected in numerous instruments and mechanisms of legal cooperation;

Committed to strengthening legal cooperation in the fight against crime; and

Desiring to make more effective the Extradition Treaty between the Parties, signed at Washington on December 3, 1971 (hereinafter “the Extradition Treaty”), as amended by an exchange of notes of June 28 and July 9, 1974, and the Protocol to the Extradition Treaty between the Parties, signed at Ottawa on January 11, 1988 (hereinafter “the Protocol”);

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

The Extradition Treaty is amended by adding the following after Article 7:

*“Article 7 bis*

1. The requested State, after granting an extradition request made in accordance with the Extradition Treaty, may temporarily surrender a person who has been convicted and sentenced in the requested State, in order that the person sought may be prosecuted in the requesting State. The temporary surrender of the person shall not divest the Courts in the requested State of jurisdiction over any appeal or habeas corpus application relating to the conviction or sentence that otherwise may be available under the laws of the requested State.

2. A person temporarily surrendered pursuant to paragraph 1 shall be kept in custody in the requesting State. The person shall be returned to the requested State within forty-five (45) days after the conclusion of the proceedings for which the person’s presence was required in the requesting State or at another time as specified by the requested State, in accordance with conditions to be determined by the Parties for that purpose. The return of the person to the requested State shall not divest the Courts in the requesting State of jurisdiction over any appeal or habeas corpus application that otherwise may be available under the laws of that State, in relation to the matter for which the person was temporarily surrendered.

3. The period of time spent in custody in the requesting State may be credited to the sentence in the requested State.

4. When the sentence that the person was serving in the requested State expires during the temporary surrender, the requested State may waive the return of the person and the surrender will be considered to be a final surrender. A “final surrender” is a surrender of a person pursuant to this Treaty other than as provided for by this Article.

5. Subject to paragraph 7, if a person temporarily surrendered and returned to the requested State has been sentenced to imprisonment in the requesting State for the offence for which the person was temporarily surrendered, the person shall be finally

**MINISTÈRE DE LA JUSTICE****LOI SUR L’EXTRADITION**

*Deuxième Protocole modifiant le Traité d’extradition entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d’Amérique*

Signé à Washington le 3 décembre 1971, tel que modifié par un Échange de Notes à Washington le 28 juin et le 9 juillet 1974, et par un Protocole signé à Ottawa le 11 janvier 1988.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d’Amérique (ci-après les « parties »),

Reconnaissant le lien bilatéral étroit existant entre eux, et reflété dans de nombreux instruments et mécanismes de coopération juridique,

Déterminés à renforcer la coopération juridique pour lutter contre la criminalité, et

Désirant accroître l’efficacité du Traité d’extradition entre les parties, signé à Washington le 3 décembre 1971 (ci-après le « Traité d’extradition »), tel que modifié par un échange de notes le 28 juin et le 9 juillet 1974, et par le Protocole sur le Traité d’extradition entre les parties, signé à Ottawa le 11 janvier 1988 (ci-après le « Protocole »),

Sont convenus de ce qui suit :

**ARTICLE PREMIER**

Le Traité d’extradition est modifié par l’ajout de ce qui suit après l’article 7 :

*« Article 7 bis*

1. L’État requis, après avoir agréé une demande d’extradition présentée conformément au Traité d’extradition, peut extradier temporairement une personne qui a été déclarée coupable et qui a été condamnée à une peine dans l’État requis, afin que cette personne soit jugée dans l’État requérant. L’extradition temporaire n’empêche pas les tribunaux de l’État requis de statuer sur un appel ou sur une demande d’habeas corpus qui est normalement autorisé en vertu des lois de cet État, relativement à la déclaration de culpabilité ou à la peine.

2. La personne extradée temporairement en application du paragraphe 1 est incarcérée dans l’État requérant. Elle est renvoyée à l’État requis dans les quarante-cinq (45) jours suivant la fin de la procédure qui nécessite la présence de la personne dans l’État requérant ou à un autre moment précisé par l’État requis, conformément aux conditions qui seront fixées à ce titre par les parties. Le retour de la personne dans l’État requis n’empêche pas les tribunaux de l’État requérant de statuer sur un appel ou sur une demande d’habeas corpus qui est normalement autorisé en vertu des lois de cet État, relativement à la raison pour laquelle la personne est extradée temporairement.

3. La période d’incarcération dans l’État requérant peut être créditée à la peine imposée dans l’État requis.

4. Lorsque la peine que purge la personne dans l’État requis prend fin pendant l’extradition temporaire, l’État requis peut renoncer au retour de la personne, et l’extradition est alors considérée comme définitive. Constitue une « extradition définitive » l’extradition d’une personne aux termes du Traité autrement qu’aux termes du présent article.

5. Sous réserve du paragraphe 7, si une personne extradée temporairement et renvoyée dans l’État requis a été condamnée à une peine d’emprisonnement dans l’État requérant à cause de l’infraction ayant entraîné l’extradition temporaire, la personne



surrendered to the requesting State, in accordance with paragraph 6, without a further request for extradition.

6. Final surrender shall take place when the person has finished serving the custodial portion of the sentence in the requested State, or at an earlier time specified by the requested State.

7. Final surrender shall not take place when:

(a) the requesting State advises that final surrender is no longer required due to the expiration of the sentence imposed or for other reasons; or

(b) after the temporary surrender, the warrant or order for the final surrender of a person sought is revoked by the competent authority of the requested State.”

#### ARTICLE 2

Article 10(2) of the Extradition Treaty is deleted and replaced by the following text:

“(2) The documentary evidence in support of a request for extradition or copies of these documents shall be admitted in evidence in the examination of the request for extradition when:

(a) in the case of a request emanating from Canada, they are authenticated by an officer of the Department of Justice of Canada and are certified by the principal diplomatic or consular officer of the United States in Canada;

(b) in the case of a request emanating from the United States for a person who is sought for prosecution, they are certified by a judicial authority or prosecutor who attests that the evidence is available for trial and is sufficient to justify prosecution under the law of the prosecuting jurisdiction. In the case of a request emanating from the United States for a person who is sought in connection with a conviction, the documents must be certified by a judicial, prosecuting or correctional authority who attests to the fact that the documents are accurate; or

(c) they are certified or authenticated in any other manner accepted by the law of the requested State.”

#### ARTICLE 3

1. This Second Protocol shall form an integral part of the Extradition Treaty.

2. Notwithstanding paragraph (2) of Article 18 of the Extradition Treaty, this Second Protocol shall apply in all cases where the request for extradition is made after its entry into force regardless of whether the offence was committed before or after that date.

3. This Second Protocol shall be subject to ratification, and shall enter into force upon the exchange of instruments of ratification. It shall terminate upon termination of the Extradition Treaty.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Second Protocol.

Done in duplicate at Ottawa this 12th day of January 2001, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

For the Government of Canada

GEORGE HAYNAL

*Assistant Deputy Minister (Americas)*

For the Government of the United States of America

GORDON D. GIFFIN

*Ambassador of the United States of America to Canada*

[24-1-0]

est extradée de façon définitive vers l'État requérant, conformément au paragraphe 6, sans autre demande d'extradition.

6. L'extradition définitive a lieu lorsque la personne finit de purger la portion carcérale de sa peine dans l'État requis, ou à un moment antérieur précisé par l'État requis.

7. L'extradition définitive n'a pas lieu lorsque :

a) l'État requérant déclare que l'extradition définitive n'est plus nécessaire parce que la peine imposée a pris fin ou pour d'autres raisons; ou

b) après l'extradition temporaire, le mandat ou l'arrêté aux fins de l'extradition définitive de la personne recherchée est révoqué par l'autorité compétente de l'État requis. »

#### ARTICLE 2

Le paragraphe 10(2) du Traité d'extradition est aboli et remplacé par ce qui suit :

« (2) La preuve documentaire justifiant une demande d'extradition, ou des copies de ces documents, sont admises en preuve aux fins de l'examen de la demande d'extradition lorsque :

a) les documents relatifs à la demande du Canada sont authentifiés par un fonctionnaire du ministère de la Justice du Canada et qu'ils sont certifiés par le diplomate ou le fonctionnaire consulaire principal des États-Unis au Canada;

b) les documents relatifs à une demande émanant des États-Unis à l'égard d'une personne réclamée pour être jugée sont certifiés par un magistrat ou par la partie poursuivante qui atteste que les éléments de preuve sont admissibles en justice et sont suffisants pour justifier la poursuite selon la loi de l'État requérant. Si la demande émane des États-Unis à l'égard d'une personne réclamée relativement à sa déclaration de culpabilité, les documents doivent être certifiés par un magistrat, par la partie poursuivante ou par une autorité correctionnelle qui atteste que ceux-ci sont exacts; ou

c) ils sont certifiés ou authentifiés de toute autre façon prévue par la loi de l'État requis. »

#### ARTICLE 3

1. Ce Deuxième Protocole fait partie intégrante du Traité d'extradition.

2. Nonobstant le paragraphe 18(2) du Traité d'extradition, ce Deuxième Protocole s'applique dans tous les cas où la demande d'extradition est présentée après son entrée en vigueur, que l'infraction ait été commise avant ou après cette entrée en vigueur.

3. Ce Deuxième Protocole doit être ratifié et il entre en vigueur lorsque les instruments de ratification sont échangés. Il prend fin en même temps que le Traité d'extradition.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé ce Deuxième Protocole.

Fait en double exemplaire à Ottawa, ce 12ième jour de janvier 2001 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le gouvernement du Canada

*Le sous-ministre adjoint (Amériques)*

GEORGE HAYNAL

Pour le gouvernement des États-Unis d'Amérique

*L'ambassadeur des États-Unis d'Amérique au Canada*

GORDON D. GIFFIN

[24-1-0]

**DEPARTMENT OF JUSTICE****MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS ACT**

*Agreement Between the Government of Canada and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters*

Signed in Hong Kong, on February 16, 2001, and in force on March 1, 2002.

The Government of Canada and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China, having been duly authorised by the Central People's Government of the People's Republic of China,

Desiring to improve the effectiveness of both Parties in the investigation, prosecution and prevention of crime and the confiscation of criminal proceeds;

Have agreed as follows:

**Article 1***Scope of Assistance*

(1) The Parties shall provide, in accordance with the provisions of this Agreement, mutual assistance in the investigation and prosecution of criminal offences and in proceedings related to criminal offences. Such assistance shall be given by the Requested Party, irrespective of whether the assistance is sought or to be provided by a court or some other authority.

(2) For the purposes of paragraph (1) of this Article, the term "offences" means, in the case of Canada, offences created by a law of Parliament or by the legislature of a province, and in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, offences under Hong Kong law.

(3) Assistance under this Agreement may be granted in connection with offences against a law related to taxation, customs duties, foreign exchange control or other revenue matters but not in connection with non-criminal proceedings relating thereto.

(4) Assistance shall include:

- (a) identifying and locating persons and objects;
- (b) service of documents;
- (c) provision of information, documents and other records, including judicial records and official records;
- (d) taking evidence, including the production of articles and documents and obtaining statements of persons;
- (e) delivery of property, including lending of exhibits;
- (f) executing requests for search and seizure;
- (g) making detained persons and others available to give evidence or assist investigations;
- (h) tracing, restraining, forfeiting and confiscating the proceeds and instrumentalities of criminal activities; and
- (i) other assistance consistent with the objects of this Agreement which is not inconsistent with the law of the Requested Party.

**MINISTÈRE DE LA JUSTICE****LOI SUR L'ENTRAIDE JURIDIQUE EN MATIÈRE CRIMINELLE**

*Accord d'entraide juridique en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine*

Signé à Hong Kong, le 16 février 2001 et en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2002.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine, dûment autorisé par le gouvernement central populaire de la République populaire de Chine,

Désireux d'accroître leur efficacité respective en ce qui a trait aux enquêtes, à la poursuite en justice et la prévention du crime de même qu'en matière de confiscation des produits du crime,

Sont convenus de ce qui suit :

**Article premier***Champ d'application de l'entraide*

(1) Les Parties contractantes fournissent, conformément aux termes du présent Accord, une aide mutuelle en matière d'enquêtes et de poursuites pénales et d'instances se rapportant à des infractions pénales. L'aide est accordée par la Partie Requise, qu'elle soit recherchée ou doit être fournie par un tribunal ou par une autre autorité.

(2) Aux fins du paragraphe (1) du présent Article, le terme « infractions » signifie, en ce qui a trait au Canada, les infractions créées par une loi du Parlement ou d'une législature provinciale et, en ce qui a trait à la Région Administrative Spéciale de Hong Kong, les infractions créées en vertu de la loi de Hong Kong.

(3) L'entraide visée par le présent Accord peut être accordée relativement aux infractions à une loi touchant au domaine fiscal ou tarifaire et douanier, au contrôle des changes et aux autres matières fiscales, mais non aux instances à caractère non pénal qui s'y rapportent.

(4) L'entraide vise notamment :

- a) la localisation de personnes et d'objets et leur identification ;
- b) la signification de documents;
- c) la transmission d'informations, de documents et d'autres dossiers, y compris de dossiers judiciaires et de documents officiels;
- d) L'obtention d'éléments de preuve, y compris la production d'objets et de documents et l'obtention de déclarations;
- e) la transmission de biens, y compris le prêt de pièces à conviction;
- f) l'exécution des demandes de perquisition, de fouille et de saisie;
- g) l'assistance en vue de permettre que des détenus ou d'autres personnes puissent témoigner ou contribuer à l'avancement d'une enquête;
- h) la prise de mesures en vue de localiser, de bloquer et de confisquer les produits et instruments des activités criminelles;
- i) toute autre forme d'entraide conforme aux objets du présent Accord et qui n'est pas incompatible avec le droit de la Partie Requise.

(5) This Agreement is intended solely for mutual assistance between the Parties. The provisions of this Agreement shall not give rise to any right on the part of any private person to obtain, suppress or exclude any evidence or to impede the execution of a request.

(5) Le présent Accord ne vise que l'aide mutuelle entre les Parties. Les dispositions de cet Accord ne confèrent aux particuliers aucun droit d'obtenir, d'écartier ou d'exclure toute preuve ni d'empêcher l'exécution d'une demande.

## Article 2

### *Central Authority*

- (1) Each Party shall establish a Central Authority.
- (2) The Central Authority for Canada shall be the Minister of Justice or an official designated by that Minister. The Central Authority of the Hong Kong Special Administrative Region shall be the Secretary for Justice or his or her duly authorized officer.
- (3) Central Authorities shall transmit and receive all requests and responses thereto for the purposes of this Agreement.

## Article 2

### *Autorité centrale*

- (1) Chaque partie constitue une Autorité Centrale.
- (2) L'Autorité Centrale pour le Canada est le ministre de la Justice ou le fonctionnaire qu'il désigne ; l'Autorité Centrale pour la Région Administrative Spéciale de Hong Kong est le ministre de la Justice ou le fonctionnaire qu'il a dûment autorisé.
- (3) Aux fins du présent Accord, toutes les demandes et réponses à ces demandes sont transmises et reçues par les Autorités Centrales.

## Article 3

### *Execution of Requests*

- (1) The Central Authority of the Requested Party shall promptly execute the request or arrange for its execution through its competent authorities.
- (2) Requests for assistance shall be executed in accordance with the law of the Requested Party and, insofar as it is not prohibited by that law, in the manner requested by the Requesting Party.
- (3) The Requested Party shall, upon request, inform the Requesting Party of the time and place of execution of the request for assistance.
- (4) The Requested Party shall promptly inform the Requesting Party of any circumstances which are likely to cause a significant delay in responding to the request.

## Article 3

### *Exécution des demandes*

- (1) L'Autorité Centrale de la Partie Requise exécute les demandes promptement ou fait en sorte qu'elles soient exécutées par ses autorités compétentes.
- (2) Les demandes d'entraide sont exécutées conformément à la loi de la Partie Requise et, dans la mesure où cette loi ne l'interdit pas, de la manière demandée par la Partie Requérante.
- (3) La Partie Requise informe la Partie Requérante, à la demande de cette dernière, de la date et de l'endroit de l'exécution de la demande d'assistance.
- (4) La Partie Requise informe promptement la Partie Requérante de toute circonstance susceptible de causer un important retard pour répondre à la demande formulée.

## Article 4

### *Content of Requests*

- (1) Requests shall be made in writing except in urgent cases. In urgent cases, requests may be made orally, but shall be confirmed in writing promptly thereafter.
- (2) Requests for assistance shall include:
  - (a) the name of the authority conducting the investigation, prosecution or proceedings to which the request relates;
  - (b) a description of the purpose of the request and the nature of the assistance requested;
  - (c) a description of the nature of the investigation, prosecution or proceedings;
  - (d) a summary of the relevant facts and laws;
  - (e) any requirements for confidentiality;
  - (f) details of the period within which the request should be complied with;
  - (g) details of any particular procedure the Requesting Party wishes to be followed;
  - (h) where possible, the identity and location of the person or persons who are the subject of the investigation, prosecution or proceedings;

## Article 4

### *Contenu des demandes*

- (1) Les demandes sont faites par écrit sauf en cas d'urgence, auquel cas elles peuvent être formulées verbalement mais doivent être confirmées promptement par écrit par la suite.
- (2) Les demandes d'entraide doivent contenir les renseignements ou les pièces suivantes :
  - a) le nom de l'autorité compétente chargée de l'enquête, de la poursuite ou de l'instance à laquelle la demande se rapporte;
  - b) une description de l'objet de la demande et la nature de l'aide recherchée;
  - c) une description de la nature de l'enquête, de la poursuite ou de l'instance;
  - d) un résumé des lois et faits pertinents;
  - e) les mesures de confidentialité requises, le cas échéant;
  - f) des précisions sur le délai sous lequel la demande devrait être exécutée;
  - g) des renseignements précis sur toute procédure particulière que la Partie Requérante souhaite voir suivie;
  - h) dans la mesure possible, l'identité de la ou des personnes qui font l'objet de l'enquête, de la poursuite ou de l'instance et le lieu où elle(s) se trouve(nt);

- (i) in the case of requests for the taking of evidence or search and seizure, a statement indicating the basis for belief that evidence may be found in the jurisdiction of the Requested Party;
- (j) in the case of requests to take evidence from persons, a statement as to whether sworn or affirmed statements are required, a list of questions to be put to the persons or a description of the subject-matter about which they are to be examined;
- (k) in the case of lending of exhibits, the person or class of persons who will have custody of the exhibit, the place to which the exhibit is to be removed, any tests to be conducted and the date by which the exhibit will be returned;
- (l) in the case of making detained persons available, the person or class of persons who will have custody during the transfer, the place to which the detained person is to be transferred and the date of that person's return; and
- (m) the court order, if any, or a certified copy thereof, sought to be enforced and a statement to the effect that it is a final order.

(3) If the Requested Party considers that the information contained in the request is not sufficient to enable the request to be dealt with, that Party may request that additional details be furnished.

(4) Requests and supporting documents shall be either in an official language of the Requested Party or accompanied by a translation into an official language of the Requested Party.

#### Article 5

##### *Limitations on Compliance*

- (1) The Requested Party shall refuse assistance if:
- (a) in the case of Canada, the request for assistance would, in the opinion of the Government of Canada, impair its sovereignty, security or public order or, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the request would, in the opinion of the Central People's Government of the People's Republic of China, impair the sovereignty, security or public order of the People's Republic of China;
  - (b) it is of the opinion that the granting of the request would seriously impair its essential interests; or
  - (c) the request for assistance relates to an offence only under military law.
- (2) The Requested Party shall, if required by its laws, refuse assistance if:
- (a) the request for assistance relates to an offence of a political character;
  - (b) there are substantial grounds for believing that the request for assistance will result in a person being prejudiced on account of his race, religion, nationality or political opinions;
  - (c) the request for assistance relates to the prosecution of a person for an offence in respect of which the person has been convicted, acquitted or pardoned in the Requesting or Requested Party;
  - (d) the acts or omissions alleged to constitute the offence would not, if they had taken place within the jurisdiction of the Requested Party, have constituted an offence.

- i) dans les cas de demande de témoignage ou d'obtention d'éléments de preuve, de fouille et de saisie, un énoncé des motifs qui donnent lieu de croire que des éléments de preuve pourraient être trouvés dans la juridiction de la Partie Requête;
- j) dans les cas de demande de prise de témoignages, une mention indiquant si le serment ou l'affirmation solennelle est requis, une liste de questions destinées aux personnes ou une description du sujet sur lequel elles seront interrogées;
- k) dans les cas de prêt de pièces à conviction, la personne ou la catégorie de personnes qui en auront la garde, le lieu où les pièces seront acheminées, tout test qui sera fait sur celles-ci et la date à laquelle elles seront rendues;
- l) dans les cas de détenus mis à la disposition de la Partie Requérante, la personne ou la catégorie de personnes qui en assureront la garde au cours du transfert, le lieu où ils seront transférés et la date de leur retour;
- m) Le cas échéant, l'ordonnance du tribunal que la Partie Requérante cherche à faire exécuter ou une copie certifiée conforme de celle-ci, de même qu'une déclaration à l'effet que l'ordonnance est définitive.

(3) Si la Partie Requête estime que les informations contenues dans la demande sont insuffisantes pour lui permettre de l'exécuter, cette Partie peut demander que des détails supplémentaires soient fournis.

(4) Les demandes et les documents à l'appui de celle-ci doivent être rédigés ou accompagnés d'une traduction dans l'une des langues officielles de la Partie Requête.

#### Article 5

##### *Restrictions à l'entraide*

- (1) La Partie Requête refuse de prêter assistance si :
- a) dans le cas du Canada, l'exécution de la demande, de l'avis du Gouvernement du Canada, porterait atteinte à sa souveraineté, sa sécurité ou à l'ordre public et, dans le cas de la Région Administrative Spéciale de Hong Kong, l'exécution de la demande, de l'avis du Gouvernement Central Populaire de la République Populaire de Chine, porterait atteinte à la souveraineté, à la sécurité ou à l'ordre public de la République Populaire de Chine;
  - b) elle est d'avis que l'exécution de la demande porterait gravement atteinte à ses intérêts essentiels; ou
  - c) la demande vise une infraction ressortissant strictement au droit militaire.
- (2) La Partie Requête refuse l'aide demandée, si ses lois l'exigent, lorsque :
- a) la demande vise une infraction à caractère politique;
  - b) elle a des motifs fondés de croire que l'exécution de la demande d'assistance préjudicierait à une personne en raison de sa race, sa religion, sa nationalité ou de ses opinions politiques;
  - c) la demande vise la poursuite pénale d'une personne pour une infraction pour laquelle cette personne a été condamnée ou acquittée ou a obtenu le pardon dans la Partie Requérante ou la Partie Requête;
  - d) les faits ou omissions allégués au soutien de l'accusation n'auraient pas constitué une infraction s'ils avaient eu lieu dans la juridiction de la Partie Requête.

(3) The Requested Party may refuse assistance if:

- (a) the request for assistance relates to the prosecution of a person for an offence for which the person could no longer be prosecuted by reason of lapse of time if the offence had been committed within the jurisdiction of the Requested Party;
- (b) the Requesting Party cannot comply with any conditions in relation to confidentiality or limitation as to the use of material provided.

(4) For the purpose of paragraph (1)(b) of this Article, the Requested Party may include in its consideration of essential interests whether the provision of assistance could prejudice the safety of any person or impose an excessive burden on the resources of the Requested Party.

(5) The Requested Party may refuse assistance if the request relates to an offence which carries the death penalty in the Requesting Party but in respect of which the death penalty is either not provided for in the Requested Party or not normally carried out unless the Requesting Party gives such assurances as the Requested Party considers sufficient that the death penalty will not be imposed or, if imposed, not carried out.

(6) The Requested Party may postpone assistance if execution of the request would interfere with an ongoing investigation or prosecution in the Requested Party.

(7) Before denying or postponing assistance pursuant to this Article, the Requested Party, through its Central Authority:

- (a) shall promptly inform the Requesting Party of the reason for considering denial or postponement; and
- (b) shall consult with the Requesting Party to determine whether assistance may be given subject to such terms and conditions as the Requested Party deems necessary.

(8) If the Requesting Party accepts assistance subject to the terms and conditions referred to in paragraph (7)(b) of this Article, it shall comply with those terms and conditions.

#### Article 6

##### *Location and Identity of Persons and Objects*

The Requested Party shall, if requested, endeavour to ascertain the location and identity of persons or the location of objects specified in the request.

#### Article 7

##### *Service of Documents*

(1) The Requested Party shall serve any document transmitted to it for the purpose of service.

(2) The Requesting Party shall transmit a request for the service of a document pertaining to a response or appearance in the Requesting Party within a reasonable time before the scheduled response or appearance.

(3) The Requested Party shall, subject to its law, return a proof of service in the manner required by the Requesting Party.

(3) La Partie Requête peut refuser l'entraide si :

- a) la demande d'aide vise la poursuite pénale d'une personne pour une infraction pour laquelle elle ne pourrait plus être poursuivie en raison de l'écoulement du temps si l'infraction avait été commise dans la juridiction de la Partie Requête;
- b) la Partie Requérante ne peut respecter les conditions relatives à la confidentialité ou aux restrictions d'utilisation des documents ou objets fournis.

(4) Aux fins de l'alinéa (1)b) du présent Article, la Partie Requête peut, dans l'examen de ses intérêts essentiels, prendre en considération le fait que l'exécution de la demande d'entraide pourrait porter atteinte à la sécurité d'une personne ou imposer un fardeau excessif à la Partie Requête au regard des ressources dont elle dispose.

(5) La Partie Requête peut refuser de prêter l'aide demandée si la demande vise une infraction passible de la peine de mort en vertu de la loi de la Partie Requérante et pour laquelle la Partie Requête soit n'a pas prévu la peine de mort dans sa loi, soit ne l'applique normalement pas, à moins que la Partie Requérante fournisse à la Partie Requête des garanties jugées suffisantes par cette dernière que la peine de mort ne sera pas imposée, ou que, si imposée, elle ne sera pas mise à exécution.

(6) La Partie Requête peut différer son aide si l'exécution de la demande aurait pour effet de gêner une enquête en cours ou une poursuite pénale pendante dans la Partie Requête.

(7) Avant de refuser ou de différer son aide à la Partie Requérante aux termes du présent Article, la Partie Requête, par l'intermédiaire de son Autorité Centrale :

- a) informe sans délai la Partie Requérante des motifs pour lesquels elle envisage de ne pas donner suite à la demande d'entraide ou d'en différer l'exécution;
- b) consulte la Partie Requérante afin de déterminer si l'aide pourrait être accordée aux conditions que la Partie Requête juge nécessaires.

(8) La Partie Requérante qui accepte l'aide conditionnelle visée par l'alinéa (7)b) du présent Article doit en respecter les termes et conditions.

#### Article 6

##### *Localisation et identification de personnes et d'objets*

La Partie Requête s'efforce, sur demande, de retrouver et d'identifier les personnes et les objets visés par la demande.

#### Article 7

##### *Signification de documents*

(1) La Partie Requête signifie tout document qui lui est transmis à cette fin.

(2) La Partie Requérante transmet une demande de signification de document se rapportant à la production d'une réponse ou à une comparution sur le territoire de la Partie Requérante dans un délai raisonnable précédant le jour prévu pour la production de la réponse ou pour la comparution.

(3) La Partie Requête, sous réserve de ses lois, transmet une preuve de la signification de la façon prescrite par la Partie Requérante.

(4) A person who fails to comply with any process served shall not thereby be liable to any penalty or coercive measure pursuant to the law of the Requesting Party or Requested Party.

#### Article 8

##### *Transmission of Documents and Objects*

(1) When the request for assistance concerns the transmission of records and documents, other than publicly available records and documents, the Requested Party may transmit certified true copies thereof. Originals may be transmitted at the discretion of the Requested Party.

(2) Original records or documents or objects transmitted to the Requesting Party shall be returned to the Requested Party as soon as possible, upon the latter's request.

(3) In the case of publicly available records and documents, the Requested Party shall only be obliged to provide copies thereof.

(4) The Requested Party may provide copies of any document, record or information in the possession of a government department or agency, but not publicly available, to the same extent and under the same conditions as such document, record or information would be available to its own law enforcement and judicial authorities.

(5) Insofar as not prohibited by the law of the Requested Party, all records, documents or objects shall be transmitted in a form or accompanied by such certification as may be requested by the Requesting Party in order to make them admissible according to the law of the Requesting Party.

#### Article 9

##### *Taking of Evidence*

(1) Where a request is made that evidence be taken for the purpose of an investigation, prosecution of a criminal offence or proceeding in relation to a criminal matter, the Requested Party shall, to the extent not prohibited by its laws, arrange to take such evidence.

(2) For the purposes of this Agreement, the giving or taking of evidence shall include the production of documents, records or other material.

(3) Where, pursuant to a request for assistance a person is to give evidence, the parties to the relevant proceedings in the Requesting Party, their legal representative or representatives of the Requesting Party may, to the extent not prohibited by the laws of the Requested Party, appear and question the person giving that evidence.

(4) The persons present at the execution of a request shall be permitted to make a verbatim transcript of the proceedings. The use of technical means to make such a verbatim transcript may be permitted.

(5) If permitted by their laws, the Parties may agree in specific cases that the taking of evidence of a witness in accordance with this Article may take place by means of video conference or other technological means.

(6) A person who is required to give evidence in the Requested Party pursuant to a request for assistance may decline to give evidence where either:

(a) the law of the Requested Party would permit that witness to decline to give evidence in similar circumstances in proceedings which originated in the Requested Party; or

(4) Le destinataire d'un acte de procédure qui fait défaut de s'y conformer n'encourt aucune peine ni aucune mesure coercitive suivant la loi de la Partie Requérante ou de la Partie Requise.

#### Article 8

##### *Transmission de documents et d'objets*

(1) Dans les cas où la demande d'entraide concerne la transmission de dossiers ou de documents autres que ceux auxquels le public a accès, la Partie Requise peut en fournir des copies certifiées conformes. La transmission des originaux est laissée à l'appréciation de la Partie Requise.

(2) Les documents, les dossiers ou les objets originaux transmis à la Partie Requérante doivent être rendus à la Partie Requise, sur demande de cette dernière, dans les meilleurs délais.

(3) Dans les cas où des dossiers ou des documents auxquels le public a accès sont demandés, la Partie Requise n'est tenue de fournir que des copies.

(4) La Partie Requise peut fournir des copies de tout renseignement, document ou dossier en possession d'un ministère ou d'une agence gouvernementale mais auxquels le public n'a pas accès, dans la même mesure et aux mêmes conditions où ses propres autorités policières et judiciaires y ont accès.

(5) Dans la mesure où la loi de la Partie Requise ne l'interdit pas, les documents, les dossiers ou les objets sont transmis sous la forme ou accompagnés de la certification demandée par la Partie Requérante afin qu'ils puissent être recevables en preuve en vertu de la loi de cette dernière.

#### Article 9

##### *Prise de témoignages*

(1) Dans la mesure où sa loi ne le lui interdit pas, la Partie Requise prend les dispositions nécessaires pour exécuter une demande de prise de témoignage faite aux fins d'une enquête, d'une poursuite pénale ou d'une instance reliée à une affaire pénale.

(2) Aux fins du présent Accord, la prise de témoignages, comprend la production de documents, de dossiers ou d'autres objets.

(3) Lorsqu'une personne est appelée à témoigner aux termes d'une demande, les parties à l'instance en cours sur le territoire de la Partie Requérante ou leurs représentants légaux ou encore ceux de la Partie Requérante peuvent, dans la mesure où la loi de la Partie Requise ne l'interdit pas, être présents à l'interrogatoire et interroger la personne qui témoigne.

(4) Les personnes présentes lors de l'exécution d'une demande seront autorisées à établir une transcription textuelle de la procédure. À cette fin, l'emploi de moyens techniques peut être autorisé.

(5) Dans la mesure permise par leur droit, les Parties peuvent convenir, dans des cas précis, que la prise de témoignages aux fins du présent Article soit faite par vidéoconférence ou par d'autres moyens technologiques.

(6) La personne à qui l'on demande de témoigner sur le territoire de la Partie Requise conformément à une demande d'entraide peut refuser de le faire dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) la loi de la Partie Requise lui permettrait, dans des circonstances similaires, de refuser de témoigner dans une instance

(b) the law of the Requesting Party would permit that person to decline to give evidence in such proceedings in the Requesting Party.

(7) If any person claims that there is a right to decline to give evidence under the law of the Requesting Party, the Requested Party shall with respect thereto rely on a certificate of the Central Authority of the Requesting Party.

#### Article 10

##### *Obtaining Statements of Persons*

Where a request is made to obtain the statement of a person for the purpose of an investigation, prosecution or proceeding in relation to a criminal offence in the Requesting Party, the Requested Party shall endeavour to obtain such statement.

#### Article 11

##### *Search and Seizure*

(1) The Requested Party shall, insofar as its law permits, carry out requests for search, seizure and delivery of any material to the Requesting Party which is relevant to an investigation, prosecution or proceeding in relation to a criminal offence.

(2) The Requested Party shall provide such information as may be required by the Requesting Party concerning the result of any search, the place of seizure, the circumstances of seizure and the continuity of possession of the material seized.

(3) The Requesting Party shall observe any conditions imposed by the Requested Party in relation to any seized material which is delivered to the Requesting Party.

#### Article 12

##### *Availability of Persons in Custody to Give Assistance*

(1) A person in custody in the Requested Party whose presence in the Requesting Party is requested for the purpose of providing assistance pursuant to this Agreement shall, if the Requested Party consents, be transferred from the Requested Party to the Requesting Party for that purpose, provided the person consents.

(2) Where the person transferred is required to be kept in custody under the law of the Requested Party, the Requesting Party shall hold that person in custody and shall return the person in custody at the conclusion of the execution of the request.

(3) Where the sentence of imprisonment of a person transferred pursuant to this Article expires while the person is in the Requesting Party, the Requested Party shall so advise the Requesting Party which shall ensure the person's release from custody and that the person is treated as a person referred to in Article 14(3) of this Agreement.

dont la cause a pris naissance sur le territoire de la Partie Requise;

b) la loi de la Partie Requérante lui permettrait de refuser de témoigner dans une telle instance sur le territoire de la Partie Requérante.

(7) Si une personne affirme qu'il existe un droit de refuser de témoigner en vertu de la loi de la Partie Requérante, la Partie Requise donne foi au certificat que l'Autorité Centrale de la Partie Requérante lui remet et portant sur cette allégation.

#### Article 10

##### *Obtention de déclarations*

Lorsque la Partie Requérante présente une demande visant l'obtention d'une déclaration relativement à une enquête, une poursuite pénale ou une instance reliée à une infraction pénale sur son territoire, la Partie Requise s'efforce d'obtenir cette déclaration de la personne concernée.

#### Article 11

##### *Perquisition, fouille et saisie*

(1) La Partie Requise exécute, dans la mesure où sa loi le lui permet, les demandes de perquisition, de fouille et de saisie de même que les demandes visant la remise, à la Partie Requérante, de tout objet pertinent à une enquête, une poursuite ou une instance reliées à une infraction pénale.

(2) La Partie Requise fournit toute information exigée par la Partie Requérante concernant les résultats d'une perquisition ou d'une fouille, l'endroit où la saisie a eu lieu, les circonstances qui l'ont entourée et la chaîne de possession des objets saisis.

(3) La Partie Requérante respecte les conditions imposées par la Partie Requise relativement aux objets saisis que cette dernière lui remet.

#### Article 12

##### *Détenus mis à la disposition de la Partie Requérante en vue de l'aider*

(1) La personne détenue par la Partie Requise dont la présence est requise en vue de prêter assistance à la Partie Requérante conformément au présent Accord, est transférée à cette fin sur le territoire de la Partie Requérante, pourvu que la Partie Requise et la personne y consentent.

(2) Si la personne transférée doit demeurer en détention en vertu de la loi de la Partie Requise, la Partie Requérante l'y maintient et, la demande exécutée, la retourne sous garde à la Partie Requise.

(3) Lorsque la peine d'emprisonnement infligée à la personne transférée aux termes de cet Article prend fin alors qu'elle est toujours sur le territoire de la Partie Requérante, la Partie Requise en informe cette dernière, qui se charge de sa remise en liberté et s'assure qu'elle est traitée de la manière prévue au paragraphe 14(3) du présent Accord.

## Article 13

*Availability of Other Persons to Give Assistance*

(1) The Requesting Party may request the assistance of the Requested Party in making a person available for the purpose of providing assistance pursuant to this Agreement.

(2) The Requested Party shall invite the person to provide assistance and seek that person's concurrence thereto. That person shall be informed of any expenses and allowances payable.

## Article 14

*Safe Conduct*

(1) Subject to Article 12(2) of this Agreement, a person who consents to provide assistance pursuant to Articles 12 or 13 shall not be prosecuted, detained or restricted in their personal liberty in the Requesting Party for any acts or omissions which preceded that person's departure from the Requested Party, nor shall that person be obliged to provide assistance other than the assistance to which the request relates.

(2) Persons who consent to give evidence under Articles 12 or 13 of this Agreement shall not be subject to prosecution based on their testimony, except for perjury, contempt and contradictory evidence.

(3) Paragraphs (1) and (2) of this Article shall not apply if the person, not being a person in custody transferred under Article 12 of this Agreement and being free to leave, has not left the Requesting Party within a period of 30 days after being notified that that person's presence is no longer required, or having left the Requesting Party, has returned.

(4) Any person who fails to appear in the Requesting Party may not be subjected to any sanction or compulsory measure in the Requested or Requesting Party.

## Article 15

*Proceeds of Crime*

(1) The Requested Party shall, upon request, endeavour to ascertain whether any proceeds or instrumentalities of crime are located within its jurisdiction and shall notify the Requesting Party of the result of its inquiries. In making the request, the Requesting Party shall notify the Requested Party of the basis of its belief that such proceeds or instrumentalities may be located in its jurisdiction.

(2) Where, pursuant to paragraph (1) of this Article, suspected proceeds or instrumentalities of crime are found, the Requested Party shall take such measures as are permitted by its law to prevent any dealing in, transfer or disposal of, those suspected proceeds or instrumentalities of crime, pending a final determination in respect of those proceeds or instrumentalities by a court of the Requesting Party.

(3) Where a request is made for assistance in securing the confiscation of proceeds or instrumentalities such request shall be executed pursuant to the laws of the Requested Party. This may include enforcing an order made by a court in the Requesting Party and initiating or assisting in proceedings in relation to the proceeds or instrumentalities to which the request relates.

## Article 13

*Autres personnes mises à la disposition de la Partie Requérante en vue de l'aider*

(1) La Partie Requérante peut demander à la Partie Requise de l'aider afin qu'une personne soit mise à sa disposition pour lui prêter son aide conformément au présent Accord.

(2) La Partie Requise invite cette personne à prêter son aide et tente d'obtenir son consentement à cette fin. Cette personne doit être informée des frais et des indemnités payables.

## Article 14

*Sauf-conduit*

(1) Sous réserve de l'Article 12(2) du présent Accord, la personne qui consent à prêter son aide conformément aux Articles 12 et 13 ne peut être ni détenue, ni poursuivie, ni soumise à quelque restriction de sa liberté individuelle que ce soit sur le territoire de la Partie Requérante pour des faits ou omissions antérieurs à son départ du territoire de la Partie Requise, ni être contrainte à fournir une aide autre que celle à laquelle la demande a trait.

(2) Les personnes qui consentent à témoigner selon les termes des Articles 12 et 13 du présent Accord ne peuvent faire l'objet de poursuites fondées sur leur témoignage, sauf pour parjure, outrage ou témoignage contradictoire.

(3) Les paragraphes (1) et (2) du présent Article cessent de s'appliquer lorsqu'une personne, qui n'est pas un détenu transféré aux termes de l'Article 12 du présent Accord et qui peut librement quitter le territoire de la Partie Requérante, ne quitte pas ce territoire dans les trente (30) jours après qu'elle ait reçu notification officielle que sa présence n'était plus requise ou lorsque, l'ayant quitté, elle y est revenue.

(4) Aucune sanction ne peut être infligée, ni aucune mesure coercitive prise, par la Partie Requise ou la Partie Requérante, à l'endroit d'une personne qui fait défaut de comparaître sur le territoire de la Partie Requérante.

## Article 15

*Produits du crime*

(1) La Partie Requise, sur demande, s'efforce d'établir si des produits du crime ou des instruments utilisés pour sa perpétration se trouvent dans sa juridiction et notifie à la Partie Requérante le résultat de ses recherches. La Partie Requérante précise dans sa demande ses motifs de croire que tel produit ou instrument puisse se trouver dans la juridiction de la Partie Requise.

(2) Lorsque, conformément au premier paragraphe du présent Article, le produit présumé d'un crime ou les instruments utilisés pour sa perpétration sont trouvés, la Partie Requise prend les mesures que sa loi autorise en vue d'empêcher tout transfert ou disposition de ceux-ci et toute négociation à leur égard jusqu'à ce qu'un tribunal de la Partie Requérante rende une décision finale les concernant.

(3) L'exécution d'une demande d'entraide visant à assurer la confiscation des produits du crime ou des instruments utilisés pour sa perpétration a lieu conformément au droit de la Partie Requise. Ceci peut inclure l'exécution d'une ordonnance émanant d'un tribunal de la Partie Requérante, l'introduction de procédures relativement aux produits ou instruments visés par la demande ou l'aide accordée relativement à telle instance.



(4) Proceeds or instrumentalities confiscated pursuant to this Agreement shall be retained by the Requested Party unless otherwise agreed upon between the Parties.

(4) Les produits ou instruments confisqués conformément au présent Accord sont conservés par la Partie Requête à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les Parties.

#### Article 16

#### Article 16

##### *Limitations of Use*

##### *Restrictions quant à l'usage des renseignements et confidentialité*

(1) The Requested Party may require, after consultation with the Requesting Party, that information or evidence furnished or the source of such information or evidence be kept confidential or be disclosed or used only subject to such terms and conditions as it may specify.

(1) La Partie Requête peut, après avoir consulté la Partie Requérante, exiger que l'information ou les éléments de preuve fournis ou leur source restent confidentiels ou qu'ils ne soient divulgués ou utilisés qu'aux termes et conditions qu'elle précise.

(2) The Requesting Party shall not disclose or use information or evidence furnished for purposes other than those stated in the request without the prior consent of the Central Authority of the Requested Party.

(2) La Partie Requérante ne peut divulguer ni utiliser l'information ou les éléments de preuve fournis à des fins autres que celles énoncées dans la demande sans le consentement préalable de l'Autorité Centrale de la Partie Requête.

(3) The Requested Party shall, to the extent requested, keep confidential a request, its contents, supporting documents and any action taken pursuant to the request except to the extent necessary to execute it.

(3) La Partie Requête doit, dans la mesure demandée par la Partie Requérante, préserver la confidentialité d'une demande, de son contenu, des documents à l'appui de celle-ci et des mesures prises conformément à la demande sauf ce qui est nécessaire à son exécution.

#### Article 17

#### Article 17

##### *Certification and Authentication*

##### *Certification et authentification*

Subject to the provisions of Article 8(1) of this Agreement, documents, transcripts, records, statements or other material which are to be transmitted to the Requesting Party shall only be certified or authenticated if the Requesting Party so requests. Material shall be certified or authenticated by consular or diplomatic officers only if the law of the Requesting Party specifically so requires.

Sous réserve de l'Article 8(1) du présent Accord, les documents, les transcriptions, les dossiers, les déclarations et les autres objets transmis à la Partie Requérante en vertu du présent Accord ne sont certifiés ou authentifiés qu'à la demande de celle-ci. La certification et l'authentification par un agent consulaire ou diplomatique n'a lieu que si la loi de la Partie Requérante l'exige expressément.

#### Article 18

#### Article 18

##### *Representation and Expenses*

##### *Représentation et frais*

(1) The Requested Party shall make all necessary arrangements for the representation of the Requesting Party in any proceedings arising out of a request for assistance and shall otherwise represent the interests of the Requesting Party.

(1) La Partie Requête prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer la représentation de la Partie Requérante dans toute procédure découlant d'une demande d'entraide et fait tout ce qui est autrement indiqué pour représenter les intérêts de la Partie Requérante.

(2) The Requested Party shall assume all ordinary expenses of executing a request within its boundaries, except:

(2) La Partie Requête prend à sa charge tous les frais ordinaires liés à l'exécution de la demande d'entraide sur son territoire, à l'exception des frais suivants :

- (a) fees of counsel retained at the request of the Requesting Party;
- (b) fees of experts;
- (c) expenses of translation; and
- (d) travel expenses and allowances of persons.

- a) les honoraires des avocats dont les services ont été retenus à la demande de la Partie Requérante;
- b) les honoraires des experts;
- c) les frais de traduction; et
- d) les frais de déplacement et les indemnités payables aux personnes.

(3) If during the execution of the request it becomes apparent that expenses of an extraordinary nature are required to fulfil the request, the Parties shall consult to determine the terms and conditions under which the execution of the request may continue.

(3) S'il apparaît lors de l'exécution d'une demande que des dépenses extraordinaires seront nécessaires, les Parties contractantes se consultent en vue de déterminer les termes et conditions sous lesquels l'exécution de la demande pourra se poursuivre.

## Article 19

*Other Assistance*

The Parties may request or provide assistance pursuant to other agreements, arrangements or practices.

## Article 20

*Consultations and Dispute Settlement*

(1) The Central Authorities shall consult promptly, at the request of either of them, concerning the interpretation, application or implementation of this Agreement.

(2) Any dispute arising out of the interpretation, application or implementation of this Agreement shall be resolved through diplomatic channels if the Central Authorities are themselves unable to reach agreement.

## Article 21

*Entry into Force and Termination*

(1) This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the date on which the Parties have notified each other that their legal requirements have been complied with.

(2) This Agreement shall apply to any requests presented after its entry into force even if the relevant acts or omissions occurred before that date.

(3) Each of the Parties may terminate this Agreement at any time by giving notice to the other. In that event the Agreement shall cease to have effect on receipt of that notice. Requests for assistance which have been received prior to termination of the Agreement shall nevertheless be processed in accordance with the terms of the Agreement as if the Agreement were still in force.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Hong Kong, on this 16th day of February 2001, in two copies, in English, French and Chinese, each text being equally authentic.

For the Government of Canada

REY PAGTAKHAN

*Secretary of State (Asia-Pacific)*

For the Government of the Hong Kong  
Special Administrative Region

REGINA IP

*Secretary for Security*

[24-1-o]

**DEPARTMENT OF JUSTICE****MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS  
ACT**

*Treaty Between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Belgium on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters*

Signed in Brussels on January 11, 1996, and in force on April 1, 2003.

## Article 19

*Autre assistance*

Les Parties peuvent se venir en aide en vertu de tout autre accord, arrangement ou pratique.

## Article 20

*Consultations et règlement des différends*

(1) Les Autorités Centrales se consultent promptement, à la demande de l'une d'entre elles, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de la mise en œuvre du présent Accord.

(2) Les différends découlant de l'interprétation, de l'application ou de la mise en œuvre du présent Accord sont réglés par la voie diplomatique si les Autorités Centrales ne parviennent pas à s'entendre.

## Article 21

*Entrée en vigueur et dénonciation*

(1) Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du second mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des formalités juridiques exigées par leurs lois respectives.

(2) Cet Accord s'applique à toute demande présentée après son entrée en vigueur, même si les actes ou les omissions en cause sont antérieurs à celle-ci.

(3) Chacune des Parties peut mettre fin à cet Accord en tout temps en avisant l'autre Partie, auquel cas l'Accord cesse d'avoir effet dès réception de cet avis. Les demandes d'assistance reçues avant la dénonciation de l'Accord sont néanmoins traitées conformément aux termes de celui-ci, comme si l'Accord était toujours en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, étant dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Hong Kong, ce 16<sup>e</sup> jour de février 2001, en deux exemplaires, en français, anglais, et chinois, chaque version faisant également foi.

Pour le gouvernement du Canada

*Le secrétaire d'État (Asie-Pacifique)*

REY PAGTAKHAN

Pour le gouvernement de la région  
administrative spéciale de Hong Kong

*La secrétaire de la Sécurité*

REGINA IP

[24-1-o]

**MINISTÈRE DE LA JUSTICE****LOI SUR L'ENTRAIDE JURIDIQUE EN MATIÈRE  
CRIMINELLE**

*Traité d'entraide judiciaire en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de Belgique*

Signé à Bruxelles le 11 janvier 1996 et en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2003.

The Government of Canada and the Government of the Kingdom of Belgium,

Desiring to improve the effectiveness of both countries in the investigation, prosecution and suppression of crime through co-operation and mutual legal assistance in criminal matters,

Have agreed as follows:

## PART I — GENERAL PROVISIONS

### Article 1

#### *Obligation to Grant Mutual Assistance*

(1) The Contracting Parties shall, in accordance with this Treaty, grant each other the widest measure of mutual assistance in criminal matters.

(2) Mutual assistance in criminal matters shall be any assistance given by the Requested State in respect of investigations or proceedings conducted in the Requesting State relating to offenses created by legislation in force in that State and whose suppression falls within the jurisdiction of its judicial authorities.

(3) Assistance shall include:

- (a) location of persons and objects, including their identification;
- (b) service of documents, including documents seeking the attendance of persons;
- (c) providing of information, documents and other records, including extracts of criminal records, judicial records and government records;
- (d) delivery of property, including lending of exhibits;
- (e) taking of evidence and obtaining statements from persons;
- (f) search and seizure;
- (g) making detained persons and others available to give evidence or assist investigations;
- (h) measures to locate, restrain and forfeit the proceeds of crime; and
- (i) other assistance consistent with the objects of this Treaty.

### Article 2

#### *Execution of Requests*

(1) Requests for assistance shall be executed promptly in accordance with the law of the Requested State and, insofar as it is not incompatible with that law, in the manner requested by the Requesting State.

(2) The Requested State shall, upon request, inform the Requesting State of the time and place of execution of the request for assistance.

### Article 3

#### *Limitation of Assistance*

(1) Assistance may be refused if, in the opinion of the Requested State, the execution of the request would impair its sovereignty, security, public order or fundamental interests.

(2) Assistance may be postponed if the execution of the request would interfere with an ongoing investigation or prosecution in the Requested State.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de Belgique,

Désireux de rendre plus efficaces la recherche, la poursuite et la répression de la criminalité dans les deux pays par la coopération et l'entraide judiciaire en matière pénale,

Sont convenus de ce qui suit :

## PARTIE I — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 1

#### *Obligation d'accorder l'entraide*

(1) Les États contractants s'accordent, conformément aux dispositions du présent traité, l'entraide judiciaire en matière pénale la plus large possible.

(2) L'entraide judiciaire en matière pénale s'entend de toute aide donnée par l'État requis à l'égard des enquêtes et procédures menées dans l'État requérant portant sur une infraction établie par une loi en vigueur dans cet État et dont la répression est de la compétence de ses autorités judiciaires.

(3) L'entraide vise :

- a) la localisation de personnes et d'objets, y compris leur identification;
- b) la remise de documents, y compris d'actes de convocation;
- c) la transmission d'informations, de documents ou d'autres dossiers, y compris d'extraits des casiers judiciaires, de dossiers judiciaires ou gouvernementaux;
- d) la transmission de biens, y compris le prêt de pièces à conviction;
- e) la prise de témoignages et de dépositions;
- f) la perquisition et la saisie;
- g) l'assistance en vue de la comparution des personnes détenues ou non, afin qu'elles témoignent ou aident à des enquêtes;
- h) les mesures en vue de localiser, bloquer et confisquer les produits de la criminalité;
- i) toute autre forme d'entraide conforme aux objets du présent traité.

### Article 2

#### *Exécution des demandes*

(1) Les demandes d'entraide sont exécutées promptement, conformément au droit de l'État requis et, dans la mesure où cela n'est pas incompatible avec ce droit, de la manière exprimée par l'État requérant.

(2) Sur demande, l'État requis informe l'État requérant de la date et du lieu d'exécution de la demande d'entraide.

### Article 3

#### *Limites de l'entraide*

(1) L'entraide peut être refusée si l'État requis estime que l'exécution de la demande porterait atteinte à sa souveraineté, à sa sécurité, à son ordre public ou à un autre de ses intérêts fondamentaux.

(2) L'entraide peut être différée si l'exécution de la demande a pour effet de gêner une enquête ou une poursuite en cours dans l'État requis.

(3) Assistance may be refused if the request pertains to a political offence, unless the offence is one which the Contracting States are entitled to treat as not being a political offence pursuant to any other international agreement to which they are parties.

(4) Before refusing to grant a request for assistance or before postponing the grant of such assistance, the Requested State shall, after consulting with the Requesting State in appropriate cases, determine whether assistance may be granted subject to such conditions as it deems necessary. If the Requesting State accepts assistance subject to these conditions, it shall comply with them.

(5) The Requested State shall promptly inform the Requesting State of a decision to refuse or postpone execution, and shall give reasons for that decision.

## PART II — SPECIFIC PROVISIONS

### Article 4

#### *Location or Identification of Persons or Objects*

The competent authorities of the Requested State shall take all the measures necessary to ascertain the location and identity of persons or objects specified in the request.

### Article 5

#### *Service of Documents*

(1) The Requested State shall serve any notice of judicial proceeding and any document transmitted to it for the purpose of service. Service may be effected by simple delivery of the procedure or document to its addressee. If the Requesting State expressly requests it, the Requested State shall effect service by one of the means for service of similar documents provided for in its legislation or by any special means consistent with such legislation.

(2) The Requesting State shall transmit a request for the service of a document pertaining to a response or appearance in the Requesting State within a reasonable time before the scheduled response or appearance.

(3) As proof of service, the Requested State shall return an acknowledgement of receipt dated and signed by the addressee or a declaration signed by the agent who carried out the service setting out the means and the date of service.

### Article 6

#### *Transmission of Objects and Documents*

(1) When the request for assistance concerns the transmission of records and documents, the Requested State may transmit certified true copies thereof, unless the Requesting State expressly requests the originals.

(2) The original records or documents or the objects transmitted to the Requesting State shall be returned to the Requested State as soon as possible, upon the latter's request.

(3) Insofar as not incompatible with the law of the Requested State, and upon the express request of the Requesting State, records, documents or objects shall be transmitted in a form or accompanied by such certification as may be requested by the Requesting State in order to make them admissible according to the law of the Requesting State.

(3) L'entraide peut être refusée si la demande est relative à une infraction politique, à l'exclusion des infractions que les États contractants ont la faculté de ne pas considérer comme politiques aux termes de tout autre accord international auquel ils sont partie.

(4) Avant de refuser de faire droit à la demande d'entraide ou d'en différer l'exécution, l'État requis, après consultation avec l'État requérant dans les cas qui s'y prêtent, détermine si l'entraide peut être accordée aux conditions qu'il estime nécessaires. Si l'État requérant accepte l'entraide sous ces conditions, il s'engage à les respecter.

(5) L'État requis informe aussi rapidement que possible l'État requérant de sa décision de refus ou d'ajournement et en fournit les motifs.

## PARTIE II — DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

### Article 4

#### *Recherche ou identification de personnes ou d'objets*

Les autorités compétentes de l'État requis prennent toutes les mesures nécessaires pour tenter de trouver et d'identifier les personnes ou les objets visés par la demande.

### Article 5

#### *Remise de documents*

(1) L'État requis procède à la remise des actes de procédure et de tout document transmis à cet effet. Cette remise peut être effectuée par simple transmission de l'acte ou du document au destinataire. Si l'État requérant le demande expressément, l'État requis effectue la remise dans une des formes prévues par sa législation pour les significations analogues ou une des formes spéciales compatible avec cette législation.

(2) L'État requérant transmet la demande de remise d'un document se rapportant à une réponse ou à une comparution dans l'État requérant dans un délai raisonnable avant la date prévue pour la réponse ou la comparution.

(3) L'État requis renvoie, comme preuve de la remise, un récépissé daté et signé par le destinataire ou une déclaration signée par l'agent qui a fait la remise constatant la forme et la date de la remise.

### Article 6

#### *Transmission d'objets et de documents*

(1) Lorsque la demande d'entraide porte sur la transmission de dossiers et de documents, l'État requis peut remettre des copies certifiées conformes de ces dossiers et documents, à moins que l'État requérant ne demande expressément les originaux.

(2) Les dossiers ou documents originaux ou objets transmis à l'État requérant sont retournés à l'État requis dans les meilleurs délais, à la demande de ce dernier.

(3) Dans la mesure où cela n'est pas incompatible avec le droit de l'État requis et sur demande expresse de l'État requérant, les dossiers, les documents ou les objets sont transmis suivant la forme ou accompagnés par les certificats requis par l'État requérant aux fins qu'ils soient admissibles en preuve en vertu de son droit.

## Article 7

*Transmission of Information, Records and Objects in the Possession of a Public Authority or a Government Agency*

(1) The Requested State shall provide all publicly available information and objects, including documents and records, which are in the possession of government departments and agencies in that State.

(2) The Requested State may provide all information and objects, including documents and records, which are in the possession of a government department or agency and which are not accessible to the public, to the same extent and subject to the same conditions as are applicable to its own judicial authorities or to those authorities responsible for the application of the law.

(3) Paragraph (2) shall apply to criminal records and court records.

## Article 8

*Presence of Persons Involved in the Proceedings in the Requested State*

(1) A person requested to testify or produce documents, records or other objects in the Requested State shall be compelled, if necessary, to appear and testify and produce such documents, records and other objects, in accordance with the requirements of the law of the Requested State.

(2) To the extent not incompatible with the law of the Requested State, the competent authority in the Requested State may authorize judges and competent authorities of the Requesting State, as well as other persons involved in the investigation or the proceedings and mentioned in the request, to be present at the execution of the request and to participate in the proceedings in the Requested State.

(3) The right to participate in the proceedings shall include the right of any person present to pose questions in accordance with the rules of procedure of the Requested State. To the extent not incompatible with the law of the Requested State, the competent authority in the Requested State may authorize the use of methods and procedures provided for in the law of the Requesting State, in particular, the right to make a verbatim transcript of the proceedings, which are necessary for the admissibility of evidence in the Requesting State.

## Article 9

*Attendance of Persons in the Requesting State to Give Evidence or Assist an Investigation*

Upon the request of the Requesting State, the Requested State shall invite any person in the Requested State to assist in the investigation or to appear as a witness and shall seek that person's cooperation to that end. The person whose evidence or assistance is sought shall be informed of any expenses and allowances payable. If that person requires it, the Requesting State may provide an advance of funds in respect of transportation and living expenses. This advance may be paid by the Embassy of that State located in the Requested State.

## Article 10

*Search and Seizure*

(1) To the extent permitted by its legislation, the Requested State shall carry out requests for search and seizure.

(2) The competent authority that has executed a request for search and seizure shall provide such information as may be

## Article 7

*Transmission des informations, dossiers et objets en possession d'administrations ou d'organismes gouvernementaux*

(1) L'État requis fournit toute information et tous objets, y compris les documents ou dossiers, en possession d'une administration ou d'un organisme gouvernemental et qui sont accessibles au public.

(2) L'État requis peut fournir toute information et tous objets, y compris les documents ou dossiers, en possession d'une administration ou d'un organisme gouvernemental et qui ne sont pas accessibles au public, dans la même mesure et aux mêmes conditions que celles applicables à ses propres autorités judiciaires ou celles chargées de l'application de la loi.

(3) Le paragraphe (2) est applicable aux casiers judiciaires et dossiers judiciaires.

## Article 8

*Présence des intéressés aux procédures dans l'État requis*

(1) Une personne dont l'État requérant demande le témoignage ou la production de documents, dossiers ou autres objets dans l'État requis est, si nécessaire, citée à comparaître ou témoigner ou produire de tels documents, dossiers et autres objets, conformément aux exigences de la loi de l'État requis.

(2) L'autorité compétente de l'État requis peut, dans la mesure où cela n'est pas incompatible avec son droit, autoriser les juges, les autorités compétentes de l'État requérant et les autres personnes intéressées dans l'enquête ou dans les procédures et mentionnées dans la demande à assister à l'exécution de la demande et à participer aux procédures dans l'État requis.

(3) Le droit de participer aux procédures comprend le droit pour toute personne présente de poser des questions selon la procédure applicable dans l'État requis. L'autorité compétente de l'État requis peut, dans la mesure où cela n'est pas incompatible avec son droit, autoriser l'utilisation de formes et modalités prévues par le droit de l'État requérant, notamment la transcription littérale des procédures, et nécessaires pour l'admissibilité de la preuve dans l'État requérant.

## Article 9

*Présence de personnes dans l'État requérant en vue de témoigner ou aider à une enquête*

L'État requis, à la demande de l'État requérant, invite toute personne à venir en aide à une enquête ou à comparaître comme témoin et cherche à obtenir sa collaboration à cette fin. Cette personne est en outre informée des frais remboursables et des indemnités qui lui seront versées. Si la personne le demande, l'État requérant peut lui verser une avance sur les frais de voyage et de séjour. Cette avance peut lui être versée par l'Ambassade de cet État dans l'État requis.

## Article 10

*Perquisition et saisie*

(1) Dans la mesure permise par sa législation, l'État requis donne suite à une demande de perquisition ou de saisie.

(2) L'autorité compétente qui a exécuté une demande de perquisition ou de saisie fournit tous les renseignements que peut

required by the Requesting State concerning, but not limited to, the identity, condition, integrity and continuity of possession of the documents, records or objects seized and the circumstances of the seizure.

(3) The Requesting State shall observe any conditions imposed by the Requested State in relation to any seized documents, records or objects which may be delivered to the Requesting State.

#### Article 11

##### *Transfer to the Requesting State of Detained Persons to Give Evidence or Assist an Investigation in the Requesting State*

(1) A person in custody in the Requested State shall, at the request of the Requesting State, be temporarily transferred to the Requesting State to assist investigations or to give evidence in proceedings provided that the person consents to the transfer.

(2) When the person transferred is required to be kept in custody under the law of the Requested State, the Requesting State shall hold that person in custody and shall return the person in custody at the conclusion of the execution of the request.

(3) When the sentence imposed upon the transferred person expires, or the Requested State advises the Requesting State that the transferred person is no longer required to be held in custody, that person shall be set at liberty and be treated as a person present in the Requesting State pursuant to a request seeking that person's attendance.

#### Article 12

##### *Safe Conduct*

(1) Subject to Article 11(2), a person present in the Requesting State in response to a request seeking that person's attendance pursuant to Articles 9 or 11 shall not be prosecuted, detained or subjected to any other restriction of personal liberty in that State for any acts or convictions which preceded that person's departure from the Requested State, nor shall that person be obliged to give evidence in any proceedings other than the proceedings to which the request relates.

(2) Paragraph (1) of this Article shall cease to apply if a person, being free to leave the Requesting State, has not left it within a period of thirty days after being officially notified that that person's attendance is no longer required or, having left that State, has voluntarily returned.

(3) Any person who fails to appear in the Requesting State shall not be subjected to any sanction or compulsory measure in the Requested State.

#### Article 13

##### *Proceeds of Crime*

(1) To the extent permitted by its internal law, the Requested State shall, upon request, provide the following assistance:

- (a) locate, investigate, restrain, seize and confiscate proceeds of crime; and
- (b) ensure the restitution of property belonging to victims of crime.

(2) When a State has reason to believe that the proceeds of crime are located in the other State, it shall, in making the request for assistance provided for in paragraph (1)(a), notify the Requested State of the basis of its belief that such proceeds may be located in the latter's jurisdiction. The Requested State shall assess the measures to be taken in respect of this information and shall make known the measures taken as soon as possible.

exiger l'État requérant concernant entre autres l'identité, la condition, l'intégrité et la continuité de la possession des documents, dossiers ou biens qui ont été saisis ainsi que les circonstances de la saisie.

(3) L'État requérant se conforme à toutes conditions imposées par l'État requis relativement à tous les documents, dossiers ou biens saisis pouvant lui être remis.

#### Article 11

##### *Transfèrement vers l'État requérant de personnes détenues en vue de témoigner ou d'aider à une enquête dans l'État requérant*

(1) À la demande de l'État requérant, une personne détenue dans l'État requis peut être transférée temporairement dans l'État requérant en vue d'aider à des enquêtes ou de témoigner dans des procédures, pourvu qu'elle y consente.

(2) Tant que la personne transférée doit demeurer en détention aux termes du droit de l'État requis, l'État requérant garde cette personne en détention et la remet à l'État requis suite à l'exécution de la demande.

(3) Si la peine infligée à la personne transférée prend fin ou si l'État requis informe l'État requérant que cette personne n'a plus à être détenue, celle-ci est remise en liberté et est considérée comme une personne dont la présence a été obtenue dans l'État requérant suite à une demande à cet effet.

#### Article 12

##### *Sauf-conduit*

(1) Sauf la détention prévue à l'article 11(2), toute personne se rendant dans l'État requérant suite à une demande à cet effet aux termes des articles 9 ou 11 ne peut y être ni poursuivie ni détenue ni être soumise à aucune restriction de sa liberté individuelle dans cet État pour des faits ou condamnations antérieurs à son départ de l'État requis, ni être tenue de témoigner dans aucune procédure autre que celle se rapportant à la demande.

(2) Le paragraphe (1) du présent article cesse de s'appliquer lorsque la personne, libre de partir, n'a pas quitté l'État requérant dans les 30 jours après avoir été officiellement avisée que sa présence n'était plus requise ou si, l'ayant quitté, elle y est volontairement retournée.

(3) Toute personne faisant défaut de comparaître dans l'État requérant ne peut être soumise à aucune sanction ou mesure de contrainte dans l'État requis.

#### Article 13

##### *Produits de la criminalité*

(1) Dans les limites permises par son droit interne, l'État requis s'engage, sur demande, à accorder l'aide visant à :

- a) procéder à la localisation, à la recherche, au blocage, à la saisie et à la confiscation des produits d'infractions; et
- b) assurer la restitution de leurs biens aux victimes d'une infraction.

(2) L'État requérant l'entraide décrite au paragraphe (1)a), informe l'État requis des motifs qui lui font croire que le produit d'une infraction se trouve dans l'État requis. L'État requis apprécie la suite à donner à cette information et fait connaître dès que possible les mesures prises.

(3) The Requested State shall, in accordance with its laws and after consulting with the Requesting State, decide the issue of sharing with the Requesting State any proceeds of crime which were confiscated pursuant to a request for assistance made in accordance with paragraph (1)(a).

(3) L'État requis décide, conformément à son droit, après consultation avec l'État requérant, du partage avec ce dernier du produit d'une infraction ayant été confisqué suite à une demande d'entraide présentée aux termes du paragraphe (1)a).

### PART III — PROCEDURE

#### Article 14

##### *Contents of Requests*

(1) In all cases requests for assistance shall include the following information:

- (a) the competent authority conducting the investigation or proceedings to which the request relates;
- (b) a description of the nature of the investigation or proceedings, a summary of the relevant facts and a copy or summary of the applicable laws;
- (c) the reason for the request and the nature of the assistance sought; and
- (d) an indication of the time limit within which compliance with the request is desired.

(2) In the following cases, requests for assistance shall include the following information:

- (a) in the case of a request for the taking of evidence or search and seizure, a statement indicating the basis for belief that evidence may be found within the territory of the Requested State;
- (b) in the case of a request to take evidence from a person, details as to whether sworn or affirmed statements are required, and a description of the subject matter of the evidence or statement sought;
- (c) in the case of a request for the lending of exhibits, the person who will have custody of the exhibits, the place to which the exhibits are to be removed, any tests to be conducted upon the exhibits and the date by which the exhibits will be returned; and
- (d) in the case of a request to make detained persons available to the Requesting State, the person who will have custody of the detained person during the transfer, the place to which the detained person is to be transferred and the date of the person's return.

If the information provided for in paragraphs (c) and (d) are not contained in the request, the information shall be provided as soon as possible thereafter.

(3) If necessary and whenever it is possible, requests for assistance shall also contain the following information:

- (a) the identity, nationality and location of the person or persons who are the subject of the investigation or proceedings;
- (b) details of any particular procedure that the Requesting State wishes to be followed and the reasons therefore; and
- (c) the need, if any, for confidentiality and the reasons therefore.

(4) If the Requested State considers that the information contained in the request is insufficient, it may request that additional details be furnished.

(5) A request shall be made in writing. In urgent circumstances or where permitted by the Requested State, a request may be made by facsimile but shall promptly be confirmed in writing.

### PARTIE III — PROCÉDURE

#### Article 14

##### *Contenu des demandes*

(1) Dans tous les cas, les demandes d'entraide contiennent les renseignements suivants :

- a) l'autorité compétente qui conduit l'enquête ou la procédure se rapportant à la demande;
- b) une description de la nature de l'enquête ou des procédures, un exposé des faits pertinents et une copie ou un exposé des lois applicables;
- c) le motif de la demande et la nature de l'entraide recherchée; et
- d) une indication du délai d'exécution souhaité.

(2) Dans les cas qui suivent, les demandes contiennent les renseignements suivants :

- a) lorsqu'il s'agit d'une demande de prise de témoignage ou de perquisition et saisie, les raisons qui donnent lieu de croire que des éléments de preuve se trouvent sur le territoire de l'État requis;
- b) lorsqu'il s'agit d'une demande de prise de témoignage, des précisions sur la nécessité d'obtenir des déclarations sous serment ou affirmation solennelle et une description du sujet sur lequel le témoignage ou la déclaration doit porter;
- c) lorsqu'il s'agit d'une demande de prêt de pièces à conviction, l'autorité qui en aura la garde, le lieu où les pièces seront acheminées, les examens auxquels elles pourront être soumises et la date à laquelle elles seront renvoyées; et
- d) lorsqu'il s'agit d'une demande se rapportant à la mise à disposition de l'État requérant de détenus, l'autorité qui assurera la garde au cours du transfèrement, le lieu où le détenu sera transféré et la date de son retour.

Si les renseignements prévus aux alinéas c) et d) ne sont pas contenus dans la demande, ils sont transmis ultérieurement le plus rapidement possible.

(3) Pour autant que nécessaire et dans la mesure du possible, les demandes d'entraide contiennent également les renseignements suivants :

- a) l'identité et la nationalité de la ou des personnes faisant l'objet de l'enquête ou de la procédure et le lieu où elles se trouvent;
- b) des précisions sur toute procédure particulière que l'État requérant souhaiterait voir suivie et les motifs pour ce faire; et
- c) une stipulation de confidentialité et les motifs la justifiant.

(4) Si l'État requis estime que les informations contenues dans la demande sont insuffisantes, il peut exiger que lui soient fournis des renseignements supplémentaires.

(5) Les demandes sont faites par écrit. Dans les cas d'urgence ou si l'État requis le permet, la demande peut être formulée par télécopie, auquel cas la demande est promptement confirmée par écrit.

## Article 15

*Central Authorities*

(1) Pursuant to the present Treaty, all requests and responses shall be transmitted and received by the central authorities, without, however, excluding the transmission through diplomatic channels where the particular circumstances require it.

(2) The central authority for Canada shall be the Minister of Justice or the officials designated by that Minister; the central authority for Belgium shall be the Minister of Justice or that Minister's representative or delegate.

## Article 16

*Confidentiality*

(1) The Requested State may require that information or evidence furnished or the source of such information or evidence be kept confidential or that its disclosure or use be subject to such terms and conditions as it may specify.

(2) The Requesting State shall notify the Requested State of the extent to which it can comply with the requirements of the Requested State. The Requested State shall then determine whether to refuse or defer execution of the request for assistance.

(3) The Requested State shall, to the extent requested, keep confidential a request, its contents, supporting documents and any action taken pursuant to the request, except to the extent necessary to execute it.

(4) If it is impossible to execute a request without compromising the confidentiality requirements of the Requesting State, the Requested State shall notify the Requesting State and the latter shall decide whether or not to withdraw its request.

## Article 17

*Limitation of Use of Information*

The Requesting State shall not disclose or use information or evidence furnished for purposes other than those stated in the request without the prior consent of the central authority of the Requested State.

## Article 18

*Authentication*

Evidence, documents and information transmitted pursuant to this Treaty shall not require any form of authentication, save as is specified in Article 6.

## Article 19

*Language*

Requests and any supporting documents shall be accompanied by a translation into one of the official languages of the Requested State.

## Article 20

*Expenses*

(1) The Requested State shall assume the costs of executing the request for assistance, except for the following costs which shall be borne by the Requesting State:

(a) the expenses associated with conveying any person to or from the territory of the Requested State at the request of the Requesting State, and any allowance or expenses payable to

## Article 15

*Autorités centrales*

(1) Aux termes du présent traité, toutes les demandes et leurs réponses sont transmises et reçues par les autorités centrales, sans que soit toutefois exclue, lorsque des circonstances particulières le requièrent, la transmission par la voie diplomatique.

(2) Au Canada, l'autorité centrale est constituée par le Ministre de la Justice ou par les fonctionnaires qu'il désigne; en Belgique, l'autorité centrale est constituée par le Ministre de la Justice, son représentant ou son délégué.

## Article 16

*Confidentialité*

(1) L'État requis peut demander que l'information ou l'élément de preuve fourni ou encore que la source de l'information ou de l'élément de preuve demeure confidentielle ou ne soit divulguée ou utilisée qu'aux conditions qu'il spécifie.

(2) L'État requérant informe l'État requis de la mesure dans laquelle il peut accéder à la demande formulée par l'État requis. L'État requis détermine alors s'il refuse ou ajourne la suite à donner à la demande d'entraide.

(3) L'État requis protège, dans la mesure demandée, le caractère confidentiel de la demande, de son contenu, des pièces justificatives et de toute action entreprise par suite de cette demande, sauf dans la mesure nécessaire pour en permettre l'exécution.

(4) S'il ne peut être donné suite à la demande sans qu'il soit porté atteinte au caractère confidentiel postulé, l'État requis en informe l'État requérant qui décide de maintenir ou non sa demande.

## Article 17

*Restriction dans l'utilisation des renseignements*

Avant d'utiliser ou de divulguer l'information ou l'élément de preuve fourni à des fins autres que celles énoncées dans la demande, l'État requérant doit obtenir le consentement de l'autorité centrale de l'État requis.

## Article 18

*Authentication*

Les éléments de preuve, les documents et les renseignements transmis en vertu du présent traité ne requièrent aucune forme à l'exception de ce qui est indiqué à l'article 6.

## Article 19

*Langues*

Est jointe aux demandes et à leurs pièces justificatives, le cas échéant, une traduction dans l'une des langues officielles de l'État requis.

## Article 20

*Frais*

(1) L'État requis prend à sa charge les frais d'exécution de la demande d'entraide, à l'exception des frais suivants qui sont à la charge de l'État requérant :

a) les frais afférents au transport de toute personne à la demande de l'État requérant, à destination ou en provenance du territoire de l'État requis et tous les frais et indemnités payables



that person while in the Requesting or Requested State pursuant to a request under Articles 8(2), 9 or 11; and  
 (b) the expenses and fees of experts, whether arising in the Requested State or the Requesting State.

(2) If it becomes apparent that the execution of the request requires expenses of an extraordinary nature, the Contracting States shall consult to determine the terms and conditions under which the requested assistance can be provided.

#### PART IV — FINAL PROVISIONS

##### Article 21

###### *Other Assistance*

This Treaty shall not interfere with any mutual legal assistance obligations arising from other treaties or arrangements between the Contracting States nor with any other form of assistance between the competent authorities of the Contracting States.

##### Article 22

###### *Scope of Application*

This Treaty shall apply to any requests presented after its entry into force, even if the relevant acts or omissions arose prior to that date.

##### Article 23

###### *Consultations*

The Contracting Parties shall consult promptly, at the request of either Party, concerning the interpretation and the application of this Treaty.

##### Article 24

###### *Coming into Force and Denunciation*

(1) Each Contracting State shall notify the other when it has fulfilled the necessary requirements for the entry into force of this Treaty.

(2) This Treaty shall enter into force on the first day of the second month following the receipt of the last notification.

(3) Each State shall be entitled to terminate this Treaty at any time by notifying the other through diplomatic channels. The termination shall take effect one year from the date on which this notification is received.

In witness whereof the representatives of both Governments, being duly authorized thereto, have signed and sealed this Treaty.

Executed in duplicate at Brussels on the 11th day of January 1996, in English, French and Dutch, each version being equally authentic.

For the Government of Canada  
 JEAN- PAUL HUBERT  
*Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary*  
 For the Government of the Kingdom of Belgium  
 STEFAAN DE CLERCK  
*Minister of Justice*

[24-1-o]

pendant que cette personne se trouve dans l'État requérant ou requis suite à une demande aux termes des articles 8(2), 9 ou 11;  
 b) les frais et honoraires des experts, qu'ils aient été entraînés sur le territoire de l'État requis ou sur celui de l'État requérant.

(2) S'il apparaît que l'exécution d'une demande implique des frais de nature exceptionnelle, les États contractants se consultent en vue de déterminer les modalités et conditions auxquelles l'entraide demandée pourra être fournie.

#### PARTIE IV — DISPOSITIONS FINALES

##### Article 21

###### *Autres formes d'entraide*

Le présent traité ne fait pas obstacle à l'entraide judiciaire découlant d'autres traités ou arrangements entre les États contractants ni à d'autres formes d'entraide entre les autorités compétentes des États contractants.

##### Article 22

###### *Champ d'application*

Le présent traité s'applique à toute demande présentée après la date de son entrée en vigueur même si les faits en cause sont survenus avant cette date.

##### Article 23

###### *Consultation*

Les États contractants se consultent promptement à la demande de l'un d'entre eux, relativement à l'interprétation et l'application du présent traité.

##### Article 24

###### *Entrée en vigueur et dénonciation*

(1) Chacun des deux États contractants notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures requises pour l'entrée en vigueur du présent traité.

(2) Le présent traité entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière notification.

(3) Chacun des deux États pourra à tout moment dénoncer le présent traité en adressant à l'autre, par la voie diplomatique, une notification de dénonciation. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification.

En foi de quoi, les représentants des deux Gouvernements, autorisés à cet effet, ont signé le présent traité et y ont apposé leur sceau.

Fait à Bruxelles, le 11 janvier 1996, en double exemplaire, en langues anglaise, française et néerlandaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le gouvernement du Canada  
*L'ambassadeur extraordinaire*  
 JEAN-PAUL HUBERT  
 Pour le gouvernement du Royaume de Belgique  
*Le ministre de la Justice*  
 STEFAAN DE CLERCK

[24-1-o]

**DEPARTMENT OF TRANSPORT**

*Strategies for Reducing Driver Distraction from In-vehicle Telematics Devices: A Discussion Document*

**1. Introduction**

Telematics devices are becoming increasingly popular in vehicles and their functionality is expanding. While these technologies have great potential to assist drivers in the driving task, lack of consideration of the human element in design can lead to impaired driving performance and increased risk of collision. Experience from aviation, military and complex industrial systems indicates that technology-centred designs can lead to user rejection and system failure, resulting in accidents. Transport Canada is concerned with the potential adverse consequences of in-vehicle telematics and wants to explore intervention strategies for limiting the risk of crashes associated with their use. The purpose of this document is to outline Transport Canada's concerns with driver distraction and explore some potential industry and government initiatives for limiting this problem. The objectives of the subsequent consultation are to obtain detailed information on what industry is doing or planning and understand what federal interventions are feasible, appropriate and expected by Canadians.

**2. The Problem of Driver Distraction**

The leading human causes of collisions include driver distraction, inattention and improper lookout. Distraction is the diversion of attention from the driving task by a compelling activity or event.<sup>1</sup> The U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) has defined four dimensions of distraction based on the nature of the interference experienced by the individual: cognitive, visual, auditory, and biomechanical.<sup>2</sup> Driver distraction is estimated to be a contributing factor in 20 to 50 percent of all collisions.<sup>3</sup> Recent Canadian research indicates that distraction from cell phone use while driving can increase the risk of collision by 38 to 400 percent, depending on the study.

Driver distraction is a concern to Canadian road users. The extent of public concern is reflected in the results of recent surveys conducted by the Traffic Injury Research Foundation. The latest survey found that 37 percent of Canadians currently believe that distracted drivers represent a "serious or extremely serious problem".<sup>4</sup> Public concern is focused on the use of cellular phones while driving, with 64 percent of respondents rating them as a serious or extremely serious problem.

<sup>1</sup> Treat, J. R. (1980). A study of precrash factors involved in traffic accidents. *HSRI Research Review*, 10 (6) 1-35.

<sup>2</sup> Ranney, T. A., Mazzae, E., Garrott, R., and Goodman, M. J., (2000). *NHTSA driver distraction research: Past, present and future*, Internet Forum on Driver Distraction. <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-13/driver-distraction/Welcome.htm>

<sup>3</sup> Wang, J. S., Knippling, R. R., and Goodman, M. J. (1996). The role of driver inattention in crashes: new statistics from the 1995 crashworthiness data system (CDS), *40th Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine*, Des Plaines, IL: Association for the Advancement of Automotive Medicine. p. 377-392.

<sup>4</sup> Beirness, D. J., Simpson, H. M. and Desmond, K. (2002). *Road Safety Monitor 2002: Risky Driving*. Traffic Injury Research Foundation (TIRF), Ottawa.

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

*Stratégies visant à réduire la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord : document de discussion*

**1. Introduction**

Les dispositifs télématiques deviennent de plus en plus populaires dans les véhicules et leur fonctionnalité se perfectionne. Bien que ces technologies recèlent un grand potentiel pour aider les conducteurs à manœuvrer, le manque de considération à l'égard de l'élément humain peut nuire à la conduite et augmenter le risque de collision. L'expérience acquise des systèmes d'aviation, des systèmes militaires et des systèmes industriels complexes indique que les dispositifs axés sur la technologie peuvent se traduire par un rejet de la part de l'utilisateur et par une défaillance des systèmes, entraînant ainsi des accidents. Transports Canada s'inquiète des conséquences négatives potentielles des dispositifs télématiques de bord et souhaite se pencher sur les stratégies d'intervention afin de limiter le risque d'accidents causés par ces dispositifs. L'objectif de ce document est de décrire les inquiétudes de Transports Canada à l'égard de la distraction des conducteurs et d'explorer certaines des initiatives de l'industrie et du Gouvernement qui pourraient atténuer le problème. Les objectifs de la consultation subséquente sont d'obtenir des renseignements détaillés sur les activités présentes ou futures de l'industrie et de déterminer les interventions fédérales qui sont réalisables, adéquates et exigées par les Canadiens.

**2. Le problème de la distraction des conducteurs**

Les principales causes humaines des collisions sont la distraction, l'inattention et le manque de vigilance des conducteurs. La distraction est le détournement de l'attention accordée à la conduite causé par une activité ou un événement dont on ne peut faire abstraction<sup>1</sup>. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis a établi quatre niveaux de distraction en fonction de la nature de l'interférence vécue par une personne. Il s'agit des dimensions cognitive, visuelle, auditive et biomécanique<sup>2</sup>. On estime que la distraction des conducteurs est un facteur déterminant dans 20 à 50 p. 100 de toutes les collisions<sup>3</sup>. Des recherches canadiennes récentes démontrent que la distraction causée par l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant peut augmenter le risque de collision de 38 à 400 p. 100, selon l'étude.

La distraction des conducteurs constitue un problème pour les utilisateurs du réseau routier canadien. L'ampleur des préoccupations de la population se reflète dans les résultats des enquêtes récentes menées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route. La dernière enquête a indiqué que 37 p. 100 des Canadiens pensent que les conducteurs distraits représentent un « problème grave ou très grave »<sup>4</sup>. Les préoccupations de la population concernent principalement l'utilisation d'un téléphone cellulaire en conduisant; 64 p. 100 des répondants ont indiqué qu'il s'agit là d'un problème grave ou très grave.

<sup>1</sup> Treat, J. R. (1980). A study of precrash factors involved in traffic accidents. *HSRI Research Review*, 10 (6) 1-35.

<sup>2</sup> Ranney, T. A., Mazzae, E., Garrott, R., and Goodman, M. J., (2000). *NHTSA driver distraction research: Past, present and future*, Internet Forum on Driver Distraction. <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-13/driver-distraction/Welcome.htm>

<sup>3</sup> Wang, J. S., Knippling, R. R., and Goodman, M. J. (1996). The role of driver inattention in crashes: new statistics from the 1995 crashworthiness data system (CDS), *40th Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine*, Des Plaines, IL: Association for the Advancement of Automotive Medicine. p. 377-392.

<sup>4</sup> Beirness, D. J., Simpson, H. M. and Desmond, K. (2002). *Road Safety Monitor 2002: Risky Driving*. Traffic Injury Research Foundation (TIRF), Ottawa.

While cellular phones are currently the most common type of telematics devices used in vehicles, other telematics technologies and applications are poised to enter the market.<sup>5</sup> In-vehicle telematics is a more general class of devices that feature information- and computer-based technologies. Within the category of in-vehicle telematics, a distinction is made between technologies that are intended to support the driver (driver assistance systems) and technologies that are intended to increase driver productivity or support information and entertainment demands (infotainment systems). Infotainment systems include navigation systems, warning systems, and a variety of telecommunications devices and services that deliver information and entertainment to drivers (e.g., electronic mail, Internet access, and location based information such as gas stations, restaurants, traffic and weather). Automated driver assistance systems include collision warning, adaptive cruise control, lane departure warning, lane change aids, and parking aids. The distinction between infotainment and assistance systems is becoming increasingly nebulous as telematics functions grow ever more intertwined. Moreover, while distraction is often cited as a criticism of infotainment systems, the potential for distraction from driver assistance systems is no less important.

The trend towards a proliferation of telematics devices is a particular concern for road safety. Other sources of distraction in vehicles may also be unsafe (e.g., talking with passengers, eating); however, these are not set to increase and are not within the jurisdiction of the federal government. Telematics devices installed by vehicle manufacturers as original equipment fall under the purview of the federal government pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act*. Transport Canada is concerned that in-vehicle telematics will cause an increase in distraction-related crashes. Others have expressed similar concerns about the impact of these devices. For example, the executive committee of the U.S. Transportation Research Board (TRB) warn of the risks of telecommunications and information technologies in their discussion of critical issues in transportation.<sup>6</sup>

Canada's Road Safety Vision 2010<sup>7</sup> is to have the safest roads in the world. Although it is the responsibility of provincial and federal governments to promote road safety, drivers must assume responsibility for the safe control of the vehicle, including appropriate use of telematics devices. Moreover, manufacturers and suppliers have a duty of care to ensure their products are reasonably safe for their intended and foreseeable uses. NHTSA recently saw a need to remind manufacturers of their fundamental responsibility to assess the hazard potential of the new technologies they install in vehicles.<sup>8</sup>

Bien que les téléphones cellulaires représentent actuellement le type le plus commun de dispositifs télématiques utilisé dans les véhicules, d'autres technologies et applications sont prêtes à faire leur apparition sur le marché<sup>5</sup>. La télématique de bord est une catégorie de dispositifs plus générale qui met en jeu des technologies fondées sur l'information et sur l'informatique. Dans la catégorie de la télématique de bord, on fait une distinction entre les technologies visant à aider le conducteur (systèmes d'aide à la conduite) et les technologies visant à accroître la productivité des conducteurs ou à répondre à des demandes d'information et de divertissement (systèmes d'infodivertissement). Les systèmes d'infodivertissement comprennent les systèmes de navigation, les systèmes d'avertissement et une variété de dispositifs et de services de télécommunications qui offrent de l'information et un divertissement aux conducteurs (par exemple, courriel, accès Internet et information de localisation sur les stations-service, les restaurants, la circulation et les conditions météorologiques). Les systèmes automatisés d'aide à la conduite comprennent les avertissements de collision, le régulateur de vitesse adaptatif, l'avertissement de débordement de voie, les aides au dépassement latéral et les aides au stationnement. La distinction entre les systèmes d'infodivertissement et les systèmes d'aide devient de plus en plus nébuleuse, car les fonctions télématiques deviennent de plus en plus interreliées. En outre, bien qu'on cite souvent la distraction dans la critique des systèmes d'infodivertissement, le potentiel de distraction des systèmes d'aide à la conduite n'en demeure pas moins important.

La tendance vers la prolifération des dispositifs télématiques constitue un problème considérable pour la sécurité routière. En automobile, d'autres sources de distraction sont également dangereuses (par exemple, parler avec les passagers, manger); toutefois, elles ne sont pas susceptibles d'augmenter et ne sont pas du ressort du gouvernement fédéral. Les dispositifs télématiques installés comme équipement de base par les fabricants automobiles sont de compétence fédérale en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada craint que les dispositifs télématiques fassent augmenter le nombre des accidents causés par la distraction. D'autres organismes ont exprimé des inquiétudes semblables au sujet de l'effet de ces dispositifs. Par exemple, le comité de direction du Transportation Research Board (TRB) des États-Unis, lors d'une discussion sur les enjeux essentiels du transport, a formulé une mise en garde à l'égard des risques que comportent les technologies de télécommunications et d'information<sup>6</sup>.

L'initiative Vision sécurité routière 2010<sup>7</sup> vise à faire des routes canadiennes les routes les plus sécuritaires au monde. Bien qu'il incombe aux gouvernements fédéral et provinciaux de promouvoir la sécurité routière, les conducteurs doivent assumer une responsabilité importante à l'égard du contrôle sécuritaire des véhicules, ce qui sous-tend l'utilisation adéquate des dispositifs télématiques. En outre, les fabricants et les fournisseurs doivent exercer un devoir de diligence pour s'assurer que leurs produits sont raisonnablement sécuritaires pour l'utilisation qu'on doit en faire et qu'on peut en faire. La NHTSA a récemment établi qu'il est nécessaire de rappeler aux fabricants qu'ils ont la responsabilité fondamentale d'évaluer le potentiel de risque du nouvel équipement qu'ils installent sur les véhicules<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> ITS America, (2002). *The national intelligent transportation systems program plan: a ten-year vision. delivering the future of transportation*, January 2002. ITS America. [http://www.itsa.org/resources.nsf/Files/PPRA\\_Executive\\_Final/\\$file/PPRA\\_Executive\\_Final.pdf](http://www.itsa.org/resources.nsf/Files/PPRA_Executive_Final/$file/PPRA_Executive_Final.pdf)

<sup>6</sup> TRB Executive Committee, (2001). *Critical Issues in Transportation. TRB News 217*, Transportation Research Board. Washington, D.C.

<sup>7</sup> Vision 2010 (2001). *Canada's Safety Targets to 2010*. Transport Canada (TP 13736 E), Ottawa.

<sup>8</sup> Runge, J. W. (2003). *Meeting the safety challenge, Automotive News World Congress*. January 14th, 2003. Detroit.

<sup>5</sup> ITS America, (2002). *The national intelligent transportation systems program plan: a ten-year vision. delivering the future of transportation*, January 2002. ITS America. [http://www.itsa.org/resources.nsf/Files/PPRA\\_Executive\\_Final/\\$file/PPRA\\_Executive\\_Final.pdf](http://www.itsa.org/resources.nsf/Files/PPRA_Executive_Final/$file/PPRA_Executive_Final.pdf)

<sup>6</sup> TRB Executive Committee, (2001). *Critical Issues in Transportation. TRB News 217*, Transportation Research Board. Washington, D.C.

<sup>7</sup> Vision 2010 (2001). *Canada's Safety Targets to 2010*. Transport Canada (TP 13736 E), Ottawa.

<sup>8</sup> Runge, J. W. (2003). *Meeting the safety challenge, Automotive News World Congress*. January 14th, 2003. Detroit.

The Department's concern over distraction from in-vehicle telematics devices is based on a substantial and mounting body of experimental research indicating that using these devices can impair driving performance.<sup>9, 10</sup> A study by Transport Canada found that even hands-free devices can have negative effects on driver scanning patterns and braking performance.<sup>11</sup> Also, a recent UK study found that talking on a cell phone impaired drivers' reaction time significantly more than having a blood-alcohol level over the legal limit.<sup>12</sup>

Studies of in-vehicle telematics other than phones are few in number, but they mainly report similar adverse effects on driving performance. For instance, Tijerina, Parmer, and Goodman (1998) compared drivers' performance while using four commercially available route guidance systems.<sup>13</sup> Drivers took over a minute on average to perform a destination entry task while driving on a test track. By way of comparison, a common task such as operating the wiper/washer controls takes approximately 4 seconds and it takes approximately 20-30 seconds to dial a cellular phone. Three of the four navigation systems controlled by manual input had significant visual demands. Approximately 75 percent of the one-minute task was spent looking away from the road. An important impact on driving safety was observed with almost one lane departure per entry for several of the navigation systems. The authors point out that this unacceptably high value was 14 times greater than that for dialling a cellular phone. Although these results clearly demonstrate that destination entry tasks on route guidance systems are an unsafe distraction, they also indicate that it may be possible to limit distraction through improved interface design. The significant variations in distraction among the four route guidance systems were attributed to design differences in their interfaces. This emphasizes the essential need to consider human factors and the safety of driver-vehicle interactions when designing in-vehicle telematics devices.

### 3. System Integration

The functions and information provided by in-vehicle telematics devices become a distraction when they divert the driver's attention away from the driving task. Distraction is less of a problem if the systems are designed in a way that makes their use support or be compatible with driving. For telematics devices to be compatible with driving, they must be properly integrated

La préoccupation de Transports Canada à l'égard de la distraction causée par les dispositifs télématiques de bord est fondée sur un ensemble de preuves considérable et croissant tirées de recherches expérimentales qui indiquent que l'utilisation de ces dispositifs peut nuire à la conduite automobile.<sup>9, 10</sup> Une étude de Transports Canada démontre que même les appareils mains libres peuvent avoir des effets négatifs sur les modèles de balayage et le freinage des conducteurs.<sup>11</sup> De plus, une récente étude menée au Royaume-Uni révèle que l'utilisation d'un téléphone cellulaire réduit le temps de réaction des conducteurs beaucoup plus qu'un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale.<sup>12</sup>

Les études sur les dispositifs télématiques de bord autres que les téléphones cellulaires sont peu nombreuses, mais indiquent généralement des effets négatifs semblables sur la conduite des conducteurs. Par exemple, Tijerina, Parmer et Goodman (1998) ont comparé la conduite des conducteurs se servant de quatre systèmes d'orientation routière offerts sur le marché.<sup>13</sup> En moyenne, les conducteurs ont pris plus d'une minute pour exécuter une tâche d'entrée de destination en conduisant sur une piste d'essai. En comparaison, une tâche commune, comme l'activation des contrôles d'essuie-glace ou de lave-glace, prend environ quatre secondes. Par ailleurs, le fait de composer un numéro sur un téléphone cellulaire demande environ 20 à 30 secondes. Trois des quatre systèmes de navigation contrôlés par entrée manuelle se sont avérés très exigeants sur le plan visuel. Environ 75 p. 100 de la tâche d'une durée d'une minute nécessitait qu'on quitte la route des yeux. Dans le cas de plusieurs systèmes de navigation, on a observé un effet important sur la sécurité routière, car on a noté presque un débordement de voie par conducteur. Les auteurs soulignent que cette valeur élevée, et donc inacceptable, est 14 fois plus élevée que la valeur requise pour composer un numéro sur un téléphone cellulaire. Même si ces résultats montrent clairement que les tâches d'entrée de destination dans les systèmes d'orientation routière causent une distraction nuisible à la sécurité, ils indiquent également qu'il est possible de réduire la distraction en améliorant la conception de l'interface. Les variations importantes du taux de distraction entre les quatre systèmes d'orientation routière sont attribuables aux différences observées dans la conception de leur interface. Cela met en évidence la nécessité de tenir compte des facteurs humains et de la sécurité des interactions conducteur-véhicule dans la mise au point des dispositifs télématiques de bord.

### 3. Intégration des systèmes

Les fonctions et l'information offertes par les dispositifs télématiques de bord deviennent une distraction lorsqu'elles détournent l'attention du conducteur de son activité de conduite. La distraction est un problème moins important lorsque les systèmes sont conçus de façon à faciliter la conduite ou à être compatibles avec celle-ci. Pour que les dispositifs télématiques soient

<sup>9</sup> RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents. <http://www.rospa.co.uk/pdfs/road/mobiles/report.pdf>

<sup>10</sup> NHTSA (1997). *An investigation of the safety implications of wireless communications in vehicles*, National Highway Traffic Safety Administration Report DOT HS 808-635, Washington, DC, 1997. <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/wireless>

<sup>11</sup> Harbluk, J. L., Noy, Y. I., & Eizenman, M. (2001). *The effect of cognitive distraction on drivers' visual behaviour and vehicle control*. Technical Memorandum TME 2001-01. Transport Canada. <http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp13889/en/menu.htm>

<sup>12</sup> Burns, P. C., Parkes, A. M., Burton, S., Smith, R. K. and Burch, D. (2002). *How dangerous is driving with a mobile phone? Benchmarking the impairment to alcohol*. TRL Report 547, Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire, UK.

<sup>13</sup> Tijerina, L., Parmer, E. B., & Goodman, M. J. (1999). Individual Differences and In-Vehicle Distraction While Driving: A Test Track Study and Psychometric Evaluation, Proceedings of the 5th ITS World Congress, Seoul, Korea.

<sup>9</sup> RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents. <http://www.rospa.co.uk/pdfs/road/mobiles/report.pdf>

<sup>10</sup> NHTSA (1997). *An investigation of the safety implications of wireless communications in vehicles*, National Highway Traffic Safety Administration Report DOT HS 808-635, Washington, DC, 1997. <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/wireless>

<sup>11</sup> Harbluk, J. L., Noy, Y. I., & Eizenman, M. (2001). *The effect of cognitive distraction on drivers' visual behaviour and vehicle control*. Technical Memorandum TME 2001-01. Transport Canada. <http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp13889/en/menu.htm>

<sup>12</sup> Burns, P. C., Parkes, A. M., Burton, S., Smith, R. K. and Burch, D. (2002). *How dangerous is driving with a mobile phone? Benchmarking the impairment to alcohol*. TRL Report 547, Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berkshire, UK.

<sup>13</sup> Tijerina, L., Parmer, E. B., & Goodman, M. J. (1999). Individual Differences and In-Vehicle Distraction While Driving: A Test Track Study and Psychometric Evaluation, Proceedings of the 5th ITS World Congress, Seoul, Korea.

within the driver-vehicle system. It is evident from the research and available telematics devices that driver-system integration is not being widely or effectively practiced.

Effective driver-system integration requires the application of human factors, the scientific discipline concerned with the understanding of interactions among humans and other elements of a system. Human factors design guidelines are available for in-vehicle information systems (see Appendix A); however, these are not sufficient in themselves. Operational experience with some telematics products indicates that user aspects are too often ignored. This suggests that designers and engineers often do not adequately understand user needs, capabilities and limitations with regards to in-vehicle telematics. Moreover, users may not behave in the way designers intend. User-centred design is an integral part of human factors, and understanding driver needs, capabilities and limitations is fundamental to driver-system integration. What do the drivers want to accomplish? What are the physical and cognitive characteristics of the user population? What would users expect from the system? How would they prefer to interact with the system? These are but a few of the many questions designers must address early in the design process. Designers must formulate design concepts to address driver needs and characteristics. Today, there is heavy pressure to accelerate the introduction of technology in order to differentiate products in the marketplace.

At the current state of knowledge, the risks associated with advanced in-vehicle technology are not well understood and cannot be reliably predicted a priori. Driver distraction is only one hurdle in achieving safe in-vehicle telematics devices. Manufacturers also need to be concerned with other issues, including behavioural adaptation, driver overload, loss of skill, and negative transfer. Negative transfer occurs when experience using one device is applied to another, even though the second device is different. Although it may be difficult to separate these risks, this discussion document will only focus on the issue of driver distraction.

There are several features of telematics devices that are considered problematic for distraction because they have considerable potential to hamper effective driver-system integration. These features include open architectures, configurable interfaces and multifunction interfaces.

### 3.1 Open architecture

The trend for “plug and play” type aftermarket telematics devices represents a particular concern from a road safety perspective. Open computing platforms in vehicles will allow the electronics industry to offer many different “feature rich” components that can interact with other peripherals and in-vehicle systems without modifying the original system. With wireless network technologies like Bluetooth™, vehicles will be able to access and display files conveniently from portable devices such as a nearby cellular phone, laptop or handheld computer. Some of these functions will not be suitable for use in cars or be compatible with the driving task, for example displaying a spreadsheet in the instrument cluster. According to Allied Business Intelligence, wireless

compatibles avec la conduite, ils doivent être bien intégrés au système d'interaction conducteur-véhicule. Si on tient compte de la recherche et des dispositifs télématiques offerts sur le marché, il est évident que l'intégration conducteur-système n'est pas une pratique répandue ou efficace.

Une intégration du système de conduite efficace repose sur l'application des facteurs humains, la discipline scientifique qui s'attarde à la compréhension des interactions entre l'homme et les autres éléments d'un système. En ce qui concerne les systèmes d'information de bord, il existe des lignes directrices sur la conception ergonomique (voir l'annexe A), mais ces dernières ne sont pas suffisantes en soi. L'expérience opérationnelle acquise avec quelques dispositifs télématiques révèle que, trop souvent, on omet de tenir compte des aspects liés aux utilisateurs. Bien souvent, les concepteurs et les ingénieurs ne connaissent pas bien les besoins, la capacité et les limites des utilisateurs par rapport aux dispositifs télématiques de bord. En outre, il est possible que les utilisateurs ne se comportent pas comme les concepteurs le souhaitent. La conception fondée sur les utilisateurs est une partie intégrante de l'ergonomie et la connaissance des besoins, de la capacité et des limites des conducteurs est essentielle à l'intégration conducteur-système. Que veulent accomplir les conducteurs? Quelles sont les caractéristiques physiques et cognitives de l'ensemble des utilisateurs? Quelles seraient les attentes des utilisateurs à l'égard du système? De quelle façon préféreraient-ils interagir avec le système? Voilà quelques-unes des nombreuses questions auxquelles les concepteurs doivent répondre au début du processus de conception. Les concepteurs doivent élaborer des concepts qui correspondent aux besoins et aux caractéristiques des conducteurs. Aujourd'hui, on observe une énorme pression à l'égard du lancement accéléré d'une technologie, car l'objectif est de différencier les produits offerts sur le marché.

Dans le contexte actuel des connaissances, les risques associés à la technologie intégrée de pointe ne sont pas clairement déterminés, ce qui fait qu'a priori, il est difficile de les prédire avec fiabilité. La distraction des conducteurs n'est qu'un des obstacles à la mise au point de dispositifs télématiques de bord sécuritaires. En outre, les fabricants doivent tenir compte de l'adaptation des comportements, de la surcharge des conducteurs, des lacunes dans les compétences et du transfert négatif. Le transfert négatif survient lorsque l'expérience acquise grâce à l'utilisation d'un dispositif est appliquée sur un autre dispositif, même si ce deuxième dispositif est différent. Bien qu'il soit difficile de séparer ces éléments, le document de discussion ne s'intéressera qu'au problème de la distraction des conducteurs.

On considère que plusieurs caractéristiques des dispositifs télématiques favorisent la distraction, car elles peuvent nuire de façon importante à l'intégration conducteur-système efficace. Parmi ces caractéristiques, on trouve les architectures ouvertes, les interfaces configurables et les interfaces polyvalentes.

### 3.1 Architecture ouverte

Dans la perspective de la sécurité routière, la tendance vers l'utilisation de dispositifs télématiques prêts à brancher et installés après achat du véhicule constitue une préoccupation particulière. L'installation de plates-formes informatiques ouvertes dans les véhicules permettra au secteur électronique d'offrir un grand nombre de dispositifs différents qui peuvent interagir avec d'autres périphériques et d'autres systèmes intégrés. Grâce à des technologies de réseau radiotéléphonique comme celle de Bluetooth<sup>MC</sup>, les véhicules pourront facilement accéder à des fichiers et afficher ces derniers sur des appareils portatifs, comme un téléphone cellulaire, un ordinateur portatif ou un ordinateur de poche. Certaines fonctions ne conviendront pas à une utilisation dans un

networks will become common in vehicles, with 19 percent of all new vehicles being equipped with Bluetooth hardware by 2007.

The anticipated explosion of after-market applications made possible by open architecture platforms can have a considerable influence over the incidence of driver distraction. Because they are add-on, it will be a serious challenge to safely integrate these features with the driver-vehicle system. Unless controls are built into the vehicle to disable or at least manage devices that have not been properly designed and tested, open architecture may become a major safety issue.

### 3.2 Multifunction Interfaces

Multifunction telematics devices are becoming increasingly prevalent in road vehicles, and these complex features are a distraction. The historical trend for an increasing number of controls and displays in vehicles has been reversed. Now, manufacturers are offering systems with a single display and control that can provide access to an unlimited number of functions.

The multifunction display is a display surface, which, through hardware or software controlling, means it is capable of displaying information from multiple sources.<sup>14</sup> These displays have been promoted as a means of “layering” information in integrated formats and of using single-display surfaces to present large amounts of data. These systems can use the same display and control for such functions as assistance, navigation, vehicle settings, phone, trip computer, audio and climate. The advantages of these systems are that they conserve dashboard space and can be readily reconfigured to offer new and different functions. These multifunction systems are often controlled by an input device (e.g., multicontroller or stalk device) that performs different functions depending on its status and that serves to consolidate numerous switches, dials, knobs, and buttons.

Systems that are fully integrated via multifunctional displays and several layers of menus may not be suitable for use while driving. Drivers may find it too difficult to navigate the menu system while driving, increasing the likelihood of distraction. Whether there are many displays and controls or just one, safe driver-system integration will be impossible without limits on the quantity of available functions and information.

### 3.3 Configurable Interfaces

A related feature of in-vehicle telematics that may distract drivers is the configurable interface. As display and control technologies advance, the application of fully programmable electronic multifunction controls and “glass” displays in vehicles will allow drivers to create their own personal interfaces. While this is not yet available and has no clear utility, the technology exists to permit drivers to customize the instrument panel to their own

véhicule ou ne seront pas compatibles avec la conduite automobile, par exemple, l’affichage d’un chiffrier électronique sur le groupe d’instrumentation. Selon la société Allied Business Intelligence, les réseaux radiotéléphoniques deviendront des éléments caractéristiques des véhicules puisque 19 p. 100 de tous les nouveaux véhicules seront équipés du logiciel Bluetooth d’ici à 2007.

L’explosion prévue des applications après-vente, rendues possibles par les plates-formes à architecture ouverte, peut avoir une incidence considérable sur la distraction des conducteurs. Par leur nature, ces caractéristiques complémentaires ne seront pas intégrées convenablement au système conducteur-véhicule. À moins qu’on ne munisse les véhicules de contrôles permettant de désactiver ou, au moins, de gérer les dispositifs mal conçus et mal testés, l’architecture ouverte deviendra un problème de taille sur le plan de la sécurité.

### 3.2 Interfaces polyvalentes

Le nombre des dispositifs télématiques polyvalents de bord routiers ne cesse de croître et leurs caractéristiques complexes représentent une distraction. La tendance historique de l’augmentation des contrôles et des affichages dans les véhicules a été renversée. Aujourd’hui, les fabricants offrent des systèmes à affichage et à contrôle uniques qui peuvent donner accès à un nombre illimité de fonctions.

L’affichage polyvalent est une surface d’affichage qui, par des moyens de contrôle reliés au matériel ou à des logiciels, est en mesure d’afficher de l’information provenant de sources multiples<sup>14</sup>. On a fait la promotion de ces affichages comme moyen de hiérarchiser l’information dans des formats intégrés et d’utiliser des surfaces d’affichage uniques pour présenter des grandes quantités de données. Ces systèmes peuvent utiliser ce même affichage et ce même contrôle pour exécuter des fonctions telles que l’assistance, la navigation, les réglages de véhicule, le téléphone, l’ordinateur de bord, les fonctions audio et l’information sur les conditions climatiques. Les avantages de ces systèmes sont les suivants : ils prennent peu d’espace sur le tableau de bord et peuvent être facilement reconfigurés pour offrir des fonctions nouvelles et différentes. Ces systèmes polyvalents sont souvent contrôlés par un dispositif d’entrée (par exemple, multicontrôleur ou dispositif de « surveillance » [stalk]) qui exécute diverses fonctions selon son statut et sert à consolider les nombreux interrupteurs, cadrans et boutons.

Il est possible que les systèmes entièrement intégrés qui reposent sur des affichages polyvalents et plusieurs couches de menus ne conviennent pas à une utilisation pendant la conduite. Il est possible que les conducteurs aient de la difficulté à naviguer dans le système de menus tout en conduisant. D’ailleurs, ce comportement augmente le risque de distraction. Sans égard au fait qu’il y ait plusieurs affichages et contrôles ou qu’il n’y en ait qu’un seul, il sera impossible d’assurer une intégration conducteur-système sécuritaire sans imposer de limites à la quantité des fonctions et de l’information accessibles.

### 3.3 Interfaces configurables

L’interface configurable est une des caractéristiques connexes aux dispositifs télématiques de bord qui peuvent distraire les conducteurs. Au fur et à mesure que les technologies d’affichage et de contrôle progressent, l’application des contrôles électroniques polyvalents entièrement programmables et les « fenêtres » d’affichage dans les véhicules permettent aux conducteurs de créer leurs propres interfaces personnelles. Bien qu’elle ne soit pas

<sup>14</sup> Mejdal, S., McCauley, M. E. and Beringer, D. B. (2001) *Human Factors Design Guidelines for Multifunction Displays*, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Office of Aerospace Medicine (DOT/FAA/AM-01/17) Washington, DC.

<sup>14</sup> Mejdal, S., McCauley, M. E. and Beringer, D. B. (2001) *Human Factors Design Guidelines for Multifunction Displays*, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Office of Aerospace Medicine (DOT/FAA/AM-01/17) Washington, DC.

preferences the way they would their desktop on a personal computer. This possibility will become ever more feasible with the advent of drive-by-wire technologies. There are important questions about the possible impact of configurable interfaces on driver distraction, and by extension on motor vehicle safety.

Open architectures, multifunction interfaces and configurable interfaces are only part of the problem. Steps need to be taken to ensure all features of in-vehicle telematics devices are safely integrated with the driver-vehicle system without becoming a dangerous distraction.

#### 4. Outline and Statement of Aims

The potential for in-vehicle telematics devices to contribute to driver distraction is real and of serious concern to the Department. The sections that follow discuss some of the strategies available to Transport Canada for addressing driver distraction from in-vehicle telematics in the context of on-going as well as new initiatives.

Transport Canada is concerned that current efforts by industry may not effectively control the amount of driver distraction from telematics devices. The Department invites input from vehicle manufacturers, system suppliers, and information service providers on their efforts to deal with this problem. We also invite stakeholders and the public to comment on these issues and provide feedback on alternative approaches for reducing driver distraction.

As part of our consultations, several steps will be taken to get input from stakeholders on these issues. Copies of this discussion document will be sent to the provinces and territories, Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM) and numerous non-governmental organizations. Meetings or workshops will be held with stakeholders to obtain more detailed views. This discussion document will also be available to the public via Transport Canada's Road Safety Web site.

A deliberative democracy methodology is being planned for consulting the public on these issues. The envisioned approach involves two phases. The first phase consists of a short public opinion survey on public attitudes toward the strategies being considered by Transport Canada for reducing the risk of driver distraction from in-vehicle telematics devices. The second phase includes the conduct of deliberative focus groups of participants from the general public. The purpose of these in-depth, educational groups will be to obtain participant's informed and considered views on the proposed options through additional polling and a summary of the discussions during the session.

#### 5. Regulatory Mechanisms for Addressing Driver Distraction

In Canada, the federal government has responsibility over manufactured or imported motor vehicles, their original

encore disponible et que son utilité ne soit pas clairement établie, la technologie permettant aux conducteurs de personnaliser le tableau d'instruments selon leurs préférences existe bel et bien. Cette personnalisation, comparable à la personnalisation d'un bureau sur un ordinateur personnel, deviendra de plus en plus réalisable dans le contexte de l'avènement des technologies de conduite par fil. L'incidence possible des interfaces configurables sur la distraction des conducteurs, et par le fait même sur la sécurité des véhicules motorisés, soulève d'importantes questions.

Les architectures ouvertes, les interfaces polyvalentes et les interfaces configurables ne sont qu'une partie du problème. Il faut prendre des mesures pour veiller à ce que toutes les caractéristiques des dispositifs télématiques de bord soient intégrées au système conducteur-véhicule de façon sécuritaire et qu'elles ne deviennent pas une source de distraction dangereuse.

#### 4. Aperçu et énoncé des objectifs

La possibilité que les dispositifs télématiques de bord contribuent à distraire les conducteurs est réelle et préoccupe grandement le Ministère. Les sections qui suivent décrivent certaines des stratégies que peut mettre en œuvre Transports Canada pour se pencher sur la distraction que provoquent les dispositifs télématiques de bord sur les conducteurs, dans le cadre des initiatives en cours et nouvelles.

Transports Canada doute que les efforts actuels de l'industrie permettent de contrôler efficacement le niveau de distraction que suscitent les dispositifs télématiques de bord chez les conducteurs. Le Ministère souhaite que les fabricants de véhicules, les fournisseurs de systèmes et les fournisseurs de services d'information le renseignent sur les efforts qu'ils déploient pour remédier à ce problème. Nous invitons également les intervenants et la population à formuler des commentaires sur ces problèmes et à donner des idées sur les autres approches de réduction de la distraction des conducteurs.

Dans le cadre de nos consultations, nous prendrons plusieurs mesures pour obtenir les commentaires des intervenants sur ces problèmes. Des copies du document de discussion seront transmises aux provinces et aux territoires, à l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC), à l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), à l'alliance des constructeurs de véhicules automobiles (AAM) et à de nombreux organismes non gouvernementaux. On organisera des réunions ou des ateliers avec les intervenants pour connaître leurs points de vue plus en détail. La population aura également accès à ce document de discussion par le biais du site Web de la sécurité routière de Transports Canada.

Actuellement, on prévoit mettre en place une méthodologie de démocratie délibérative pour consulter la population au sujet de ces enjeux. L'approche envisagée comporte deux phases. La première phase consiste en un court sondage d'opinion publique sur les attitudes à l'égard des stratégies envisagées par Transports Canada pour réduire le risque de distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord. La deuxième phase s'articule autour de la création de groupes de discussion délibératifs réunissant des participants de la population générale. L'objectif de ces groupes d'information approfondie sera d'obtenir l'opinion éclairée des participants sur les options proposées, grâce à un processus de vote additionnel et à un résumé des discussions tenues au cours des séances.

#### 5. Mécanismes de régulation offrant des solutions à la distraction des conducteurs

Au Canada, le gouvernement fédéral régit les véhicules motorisés fabriqués au pays ou importés, leur équipement de base, les

equipment, tires, infant and child restraint systems, restraint systems for the disabled, and restraint systems for infants with special needs. The provinces and territories are responsible for motor vehicle registration, the licensing of drivers, the conduct of drivers on the roadways, the testing of in-use vehicle emissions, and the regulation of equipment that is installed in the vehicle after its purchase. The latter equipment is usually referred to as "after-market." Collision reporting is shared among police forces; however, statistical data are compiled by the provinces and territories and provided to Transport Canada for consolidation at the national level.

With regard to driver distraction, this division of responsibility gives the provinces and territories the authority to regulate driver behaviour and the use of after-market telematics devices, while that of the federal government is limited to telematics devices that are installed in the vehicle by the manufacturer as original equipment. Transport Canada has only limited authority under the *Motor Vehicle Safety Act* to regulate products that are not part of the original vehicle. These currently comprise child safety seats and replacement tires. However, the Act is undergoing review and an amendment is being proposed to provide more flexibility to regulate additional products such as after-market telematics devices.

Transport Canada has been actively investigating the issues of driver distraction for a number of years. Some of this work has been performed collaboratively with other governments through, for example, the International Harmonized Research Activities Working Group on Intelligent Transport Systems (IHRA-ITS), of which Canada is the lead. Transport Canada also participates actively on research task forces such as those of the (CCMTA). This is an intergovernmental organization comprising representatives of the provincial, territorial, and federal governments of Canada. The CCMTA coordinates administration and operational matters dealing with licensing, registration, and control of motor vehicle transportation and highway safety. The mission of the CCMTA is to provide a forum that supports the development and administration of measures that contribute to safe and efficient road transportation. Its goals include the development and promotion of Canada's Road Safety Vision 2010 and associated safety targets, the development and sharing of information on road safety factors, and the harmonization among jurisdictions of road safety-related regulations and policies. In response to the concerns raised by research, the CCMTA has created a subcommittee specifically to address the issue of driver distraction, as part of the Strategies to Reduce Impaired Driving (STRID).

Transport Canada has been actively participating in committee work to develop ISO standards for road vehicles and guidelines for limiting driver distraction (i.e., AAM Driver Focus Group, SAE Safety and Human Factors committee). Transport Canada has also been conducting in-house research as well as contracting or supporting external research on driver distraction. Our own

pneus, les dispositifs de protection pour les enfants, les dispositifs de protection pour les personnes handicapées et les dispositifs de protection pour les enfants ayant des besoins particuliers. Les provinces et les territoires sont responsables de l'immatriculation des véhicules motorisés, de la délivrance des permis de conduire aux conducteurs, du comportement des conducteurs sur les routes, des essais sur les émissions produites par les véhicules en marche et de la réglementation de l'équipement installé ou embarqué dans les véhicules après la vente. Ce dernier type d'équipement est habituellement appelé « équipement après-fabrication ». La production des rapports sur les collisions est partagée entre les corps policiers. Toutefois, les provinces et les territoires recueillent des données statistiques et les transmettent à Transports Canada en prévision de leur regroupement à l'échelle nationale.

En ce qui concerne la distraction des conducteurs, cette division de la responsabilité confère aux provinces et aux territoires le pouvoir de réglementer le comportement des conducteurs et les dispositifs télématiques installés après la fabrication. Le gouvernement fédéral, quant à lui, se limite à réglementer les dispositifs télématiques qui sont installés par le fabricant à titre d'équipement de base. En vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, Transports Canada possède un pouvoir limité dans la réglementation des produits installés sur le véhicule de base. Ces produits comprennent les sièges de sécurité pour enfants et les pneus de rechange. Toutefois, la Loi est actuellement en voie d'examen, et on propose une modification afin d'offrir une plus grande flexibilité dans la réglementation des produits ajoutés tels que les dispositifs télématiques « après fabrication ».

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada se penche sur le problème de la distraction des conducteurs. Une partie de ce travail a été exécuté en collaboration avec d'autres gouvernements dans le cadre d'initiatives comme celles du Groupe de travail sur les systèmes de transport intelligents de Recherches internationales harmonisées (RIH-STI), dont le Canada est le chef de file. En outre, Transports Canada participe aux activités de groupes de travail sur la recherche, comme ceux rattachés au (CCATM). Il s'agit d'un organisme intergouvernemental qui regroupe des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada. Le CCATM coordonne l'administration et les questions opérationnelles liées aux permis de conduire, à l'immatriculation, au contrôle du transport par véhicule motorisé et à la sécurité des autoroutes. La mission du CCATM est d'offrir un forum qui soutient l'élaboration et l'administration de mesures contribuant au transport routier sécuritaire et efficace. Les buts du Conseil sont l'élaboration et la promotion de la Vision sécurité routière 2010 du Canada et des objectifs de sécurité connexes, la production et le partage de l'information sur les facteurs inhérents à la sécurité routière et l'harmonisation, entre les sphères de compétence, des règlements et des politiques sur la sécurité routière. En réponse aux préoccupations soulevées par la recherche, le CCATM a formé un sous-comité chargé tout particulièrement d'étudier le problème de la distraction des conducteurs, dans le cadre des stratégies de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (STRID).

Transports Canada participe activement aux activités de comités visant à élaborer des normes ISO pour les véhicules routiers et des lignes directrices sur la réduction de la distraction des conducteurs (c'est-à-dire groupe de discussion sur les conducteurs de l'AAM, « comité d'étude des facteurs humains et de la sécurité » de l'organisme de normalisation SAE International). En outre,



research has included studies on distraction from phones<sup>8</sup> and telematics devices<sup>15</sup> and work on collision data questionnaires to address the role of distraction/inattention in crashes. Transport Canada has also helped fund research on aging drivers and telematics devices,<sup>16</sup> road safety surveys looking at driver distraction<sup>17</sup> and has published information on how to limit distraction on its Web site.<sup>18</sup> We are also currently participating in a multi-year European Commission project whose aim is to develop methodologies and guidelines for the assessment of in-vehicle information systems (HASTE).

While there have been important scientific advances in our understanding of the mechanisms underlying driver distraction, the development of reliable and valid measures of distraction and its effect on safety remains elusive. A driver may appear to be attentive, but may in fact be preoccupied about matters other than the surrounding events and situation. In their attempts to evaluate the attentional state of drivers, researchers have resorted to indirect measures of distraction, such as the duration, frequency, and scanning patterns of eye glances; braking behaviour; headway distance; lane position; road scene awareness; task completion times; and subjective assessments of safety, workload, and distraction by experimental participants. While these measures give an indication of the extent to which a secondary activity may interfere with driving, they do not as yet provide an accurate, scientifically valid and direct measure of safety.

Co-operation between the federal and provincial/territorial levels of government is paramount in order to gain a better understanding of this problem, and to develop uniform control measures to reduce the incidence of driver distraction across all jurisdictions. A promising route to achieving these aims would be through co-operation with the CCMTA.

## 6. Performance-based, Design-based, and Process-oriented Safety Standards

Broadly speaking, safety standards can be design-based, performance-based, or process-oriented in their approach. Design standards provide precise specifications for a vehicle or vehicle system in terms of, for example, physical attributes or geometry. Because they are design restrictive, their use is limited to instances where compatibility or consistency is crucial, for example dimensional standards to ensure the proper fit of replacement tires and rims. Performance-based standards, as they apply to motor vehicles, set out the minimum level of performance that a vehicle or its components and equipment must meet when tested in accordance with the prescribed test method. The advantage of

Transports Canada a effectué une recherche interne et a donné en sous-traitance ou appuyé des contrats de recherche externe sur la distraction des conducteurs. Nos propres recherches comprennent des études sur la distraction causée par les téléphones<sup>8</sup> et les dispositifs télématiques<sup>15</sup> et des travaux sur les questionnaires de données de collision permettant d'établir le rôle de la distraction ou de l'inattention dans les accidents. Transports Canada a également aidé à financer la recherche sur les conducteurs âgés et les dispositifs télématiques<sup>16</sup> et à produire des sondages sur la sécurité routière axés sur la distraction des conducteurs<sup>17</sup>, en plus de publier de l'information, dans son site Web, sur la façon de réduire la distraction<sup>18</sup>. Par ailleurs, nous participons actuellement à un projet pluriannuel de la Commission européenne dont l'objectif est d'élaborer des méthodes et des lignes directrices pour évaluer les systèmes d'information de bord (HASTE).

Bien que les percées scientifiques importantes nous aient aidés à mieux comprendre les mécanismes qui sous-tendent le phénomène de la distraction des conducteurs, l'établissement de mesures fiables et valables de la distraction et de ses effets sur la sécurité nous échappe. Un conducteur qui semble attentif peut en fait être détaché, sur le plan cognitif, de la situation et des événements environnants. Dans leurs efforts d'évaluation de l'état d'attention des conducteurs, les chercheurs ont eu recours à des mesures indirectes de la distraction, comme les suivantes : la durée, la fréquence et les modèles de balayage des coups d'œil; le comportement de freinage; la distance entre les véhicules; la position sur la voie; la sensibilisation à l'activité routière environnante; les délais d'exécution des tâches; et les évaluations subjectives de la sécurité, de la « charge de travail » et de la distraction par les participants aux expériences. Même si ces mesures donnent une indication de l'importance avec laquelle une activité secondaire peut nuire à la conduite, elles n'offrent pas une mesure exacte, scientifiquement valable et directe de la sécurité.

Afin de mieux comprendre le problème et d'élaborer des mesures de contrôle uniformes au sein de toutes les autorités compétentes pour réduire l'incidence de la distraction des conducteurs, les ordres de gouvernement fédéral, provincial et territorial doivent absolument collaborer. Une collaboration avec le CCATM serait une avenue prometteuse à explorer pour atteindre l'objectif visé.

## 6. Normes de sécurité axées sur la performance, la conception et orientées sur le processus

D'une façon générale, les normes de sécurité peuvent suivre une approche axée sur la conception, le rendement ou être orientées sur le processus. Les normes de conception fournissent des spécifications précises sur un véhicule ou sur le système d'un véhicule en termes, par exemple, d'attributs physiques ou de géométrie. Étant donné qu'elles restreignent la conception, leur usage se limite à des cas où la compatibilité ou la cohérence est cruciale, par exemple, les normes dimensionnelles garantissant le bon ajustement des pneus de rechange et des jantes. Les normes axées sur la performance fixent, dans le cas des véhicules automobiles, le niveau minimal de performance auquel doit satisfaire

<sup>8</sup> Runge, J. W. (2003). Meeting the safety challenge, *Automotive News World Congress*. January 14, 2003. Detroit.

<sup>15</sup> Kiar, S. (1998). *Public perception of Road Safety in Canada*. TP 13240. Ottawa, ON: Transport Canada, Road Safety and Motor Vehicle Regulation.

<sup>16</sup> Kline, D., Caird, J., Ho, G. and Dewar, R. (2002) *Analytic Study to Assess the Visual Deficits of Aging and the Legibility of On-Board Intelligent Transport System (ITS) Displays*. Final Report submitted to Transport Canada by Western Ergonomics Inc.

<sup>17</sup> Web site on Distraction. [http://www.tc.gc.ca/roadsafety/cell/cell\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/roadsafety/cell/cell_e.htm)

<sup>18</sup> IEC/CD2 60601-1-6:2002, *Medical electrical equipment — Part 1: General requirement for safety — Collateral standard: 6, Usability*; and ANSI/AAMI HE74:2001 Human Factors Engineering of Medical Devices.

<sup>8</sup> Runge, J. W. (2003). Meeting the safety challenge, *Automotive News World Congress*. January 14, 2003. Detroit.

<sup>15</sup> Kiar, S. (1998). *Public perception of Road Safety in Canada*. TP 13240. Ottawa, ON: Transport Canada, Road Safety and Motor Vehicle Regulation.

<sup>16</sup> Kline, D., Caird, J., Ho, G. and Dewar, R. (2002) *Analytic Study to Assess the Visual Deficits of Aging and the Legibility of On-Board Intelligent Transport System (ITS) Displays*. Final Report submitted to Transport Canada by Western Ergonomics Inc.

<sup>17</sup> Web site on Distraction. [http://www.tc.gc.ca/roadsafety/cell/cell\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/roadsafety/cell/cell_e.htm)

<sup>18</sup> IEC/CD2 60601-1-6:2002, *Medical electrical equipment — Part 1: General requirement for safety — Collateral standard: 6, Usability*; and ANSI/AAMI HE74:2001 Human Factors Engineering of Medical Devices.

a performance-based standard is that it provides an objective basis for evaluating the safety of a product. Because this type of standard does not specify precise physical attributes, it allows design flexibility and, therefore, does not hinder innovation. However, performance-based standards rely on the existence of reliable and valid test procedures and criteria. Efforts to develop performance-based requirements to limit the potential for driver distraction are ongoing, for example limits on the amount of visual attention needed to perform an in-vehicle task. This approach may be futile given the pace of technological development and the uncertainty associated with projected telematics functionality.

In contrast to design and performance-based standards, a process-oriented safety standard does not set out requirements that apply to the end product, but rather it outlines the general principles and process elements that should underpin the product's design, development, evaluation, manufacture, and installation. This type of standard is concerned with the systems and procedures that a manufacturer should establish and follow during its development and implementation cycle in order to ensure that its products reflect best practice and minimize potential risk and likely misuse. Like their performance-based counterparts, process-oriented standards allow flexibility in product design and do not fetter innovation. An example of the process-oriented approach is the ISO 9000 family of standards, which represents an international consensus on good management practices that, when followed, can ensure consistent quality in an organization's products or services. Another example is the human-centred design process outlined in ISO 13407 that would apply to designing telematics devices. More detailed and perhaps more relevant human factors process standards have already been established for the purposes of designing safe medical devices (see Appendix A).

## **7. Existing Safety Standards and Guidelines Governing Telematics Devices**

A number of standards and guidelines that address the safety of telematics devices have already been published or are presently in development. Appendix A describes some of the existing safety standards and guidelines relevant to in-vehicle telematics devices including ISO standards, Human Factors process standards, UK guidelines, European Statement of Principles on Human-Machine Interface, Japanese Automobile Manufacturers Association (JAMA) Guidelines and the Alliance of Automobile Manufacturers Statement of Principles.

Since a limited scientific understanding exists for the objective and accurate evaluation of driver distraction, few of these standards and guidelines attempt to set out performance-based requirements, and compliance with them is voluntary. The available guidelines and recommendations are not satisfactory at present. Many of them are unverifiable, incomplete and under-specified. Nonetheless, they offer some guidance to designers or evaluators of telematics devices and give direction for some initiatives to limit driver distraction.

un véhicule ou ses composants et son équipement lorsqu'il est mis à l'essai selon la méthodologie prescrite. L'avantage d'une norme axée sur la performance tient au fait qu'elle fournit une base objective pour évaluer la sécurité d'un produit. Étant donné que ce type de norme ne fait référence à aucun attribut physique précis, elle offre une certaine souplesse sur le plan de la conception et ne porte donc pas préjudice à l'innovation. Néanmoins, les normes axées sur la performance se fondent sur l'existence de procédures et de critères d'essai valides et fiables. Des efforts sont constamment déployés pour établir des exigences axées sur la performance dans le but de réduire les occasions de distraction du conducteur, par exemple, les limites concernant l'attention visuelle nécessaire pour effectuer une tâche à bord du véhicule. Cette approche peut être inutile, compte tenu du rythme auquel la technologique évolue et en raison de l'incertitude associée aux fonctions de télématique en projet.

À l'inverse des normes axées sur la performance et la conception, une norme de sécurité orientée sur le processus ne fixe aucune exigence qui s'applique au produit final; en revanche, elle souligne davantage les principes généraux et les éléments du processus qui devraient sous-tendre la conception, le développement, l'évaluation, la fabrication et l'installation du produit. Ce type de norme concerne les systèmes et les procédures qu'un fabricant devrait mettre en place et suivre durant le cycle de développement et de mise en œuvre pour garantir que ses produits satisfont aux pratiques exemplaires et pour minimiser le risque potentiel et les possibilités de mauvais usage. Comme les normes axées sur la performance, les normes orientées sur le processus fournissent une certaine souplesse sur le plan de la conception et n'entravent pas l'innovation. La famille de normes ISO 9000 est un exemple d'approche orientée sur le processus et représente un consensus international relativement aux bonnes pratiques de gestion qui, lorsqu'il est respecté, peut garantir l'uniformité de la qualité des produits ou des services d'un organisme. Le processus de conception axé sur l'opérateur souligné par la norme ISO 13407 est un autre exemple qui s'appliquerait à la conception de dispositifs télématiques. Des normes relatives aux processus ergonomiques, plus détaillées et sans doute plus pertinentes, ont déjà été établies pour la conception d'équipements médicaux sécuritaires (voir l'annexe A).

## **7. Normes de sécurité et lignes directrices actuelles régissant les dispositifs télématiques**

Plusieurs normes de sécurité et lignes directrices portant sur les dispositifs télématiques ont déjà été publiées ou sont en cours d'élaboration. L'annexe A décrit certaines des normes de sécurité et des lignes directrices actuelles pertinentes du point de vue des dispositifs télématiques dont sont équipés les véhicules, notamment des normes ISO, des normes relatives aux processus ergonomiques, des lignes directrices britanniques, l'énoncé de principe européen sur l'interface homme-machine, des lignes directrices de la Japanese Automobile Manufacturers Association (JAMA) et l'énoncé de principes de l'alliance des constructeurs automobiles.

Étant donné que l'évaluation objective et exacte de la distraction des conducteurs repose sur des connaissances scientifiques limitées, peu nombreuses sont les normes et lignes directrices qui, parmi celles évoquées ci-dessus, tentent d'établir des exigences axées sur la performance. La conformité à ces normes est donc volontaire. Les lignes directrices et les recommandations existantes ne sont pas satisfaisantes en leur état actuel. Nombre d'entre elles sont invérifiables, lacunaires et imprécises. Elles offrent néanmoins une certaine orientation aux concepteurs ou aux évaluateurs de dispositifs télématiques et guident certaines initiatives visant à limiter la distraction des conducteurs.

## 8. Possible Strategies That the Department Might Undertake to Limit Driver Distraction

The Department has identified three general approaches it could take at this time to limit driver distraction; status quo, non-regulatory, and regulatory. The status quo relies on the industry to develop and apply voluntary safety standards for telematics devices. Alternatively, the non-regulatory approach could comprise several different or complementary initiatives such as education campaigns and entering into a Memorandum of Understanding with original equipment manufacturers (OEMs) concerning the design of telematics devices. Lastly, the Department could undertake to regulate the safety of in-vehicle telematics devices, for example, by not allowing open architectures or disabling access to telematics devices when vehicles are moving. The remainder of this document describes some of the initiatives that could be taken to curb driver distraction and poses some questions about these initiatives. Some of these initiatives may be complimentary. The Department is seeking answers to these questions and comments on the advantages and disadvantages of the various initiatives.

### 8.1 Status Quo

With the current state of affairs, Transport Canada would continue to study and monitor advances relative to the problem of driver distraction. More research is needed since the precise extent of the driver distraction problem is not clearly established at the present time and there are no test procedures readily available for adoption. These are still very much in the category of “work in progress” and results are not expected for several years. Future research topics would focus on collision reporting and analysis to investigate the extent of the problem and principle causes of distraction. The Department would also continue to work with stakeholders to develop tools and techniques for measuring driver distraction and define criteria and limits on driver distraction from telematics devices.

With the status quo, industry would be responsible for developing and applying voluntary safety standards for in-vehicle telematics devices. The AAM is expected to continue its work on developing the Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-vehicle Information and Communication System (see Appendix A). This document was intended to be the basis for more fully defining design and performance requirements for telematics devices. Members of the AAM have agreed to follow these guidelines in the design and installation of telematics devices in their vehicles. More work is planned to develop performance criteria and verification procedures for some of the principles.

Transport Canada and NHTSA have not endorsed the AAM document because the guidelines currently allow unduly distracting tasks to be carried out by drivers while driving. Furthermore, there are indications that that AAM statement of principles may not be sufficient to ensure all features of in-vehicle telematics devices are safely integrated with the driver-vehicle system. Thus, status quo may not be a viable option as the current situation with telematics devices is considered to be unsatisfactory. The potential adverse consequences are considerable unless something is done in the near term. Moreover, the longer these interventions are put off, the more difficult it will be to implement them. These are some of the concerns that initiated this present discussion. More needs to be done now to limit driver distraction from in-vehicle telematics devices.

## 8. Stratégies que le Ministère pourrait entreprendre pour limiter la distraction des conducteurs

Le Ministère a défini trois approches générales qui s'avèreraient nécessaires à l'heure actuelle pour limiter la distraction des conducteurs : l'approche du statu quo, l'approche non exécutoire et l'approche recourant à la réglementation. Le statu quo compte sur l'industrie pour établir et mettre en pratique des normes de sécurité volontaires portant sur les appareils de télématique. L'approche non exécutoire pourrait, quant à elle, comprendre plusieurs initiatives différentes ou complémentaires, comme des campagnes de sensibilisation et la rédaction d'un protocole d'entente avec les constructeurs de matériel concernant la conception des dispositifs télématiques. Enfin, le Ministère pourrait entreprendre de réglementer la sûreté des dispositifs télématiques dont sont équipés les véhicules automobiles, par exemple en interdisant les architectures ouvertes ou en neutralisant l'accès aux dispositifs télématiques lorsque le véhicule est en mouvement. Le reste de ce document décrit certaines des initiatives que l'on pourrait prendre pour réduire la distraction des conducteurs et pose plusieurs questions quant à ces initiatives. Certaines de ces initiatives peuvent être complémentaires. Le Ministère cherche des réponses à ces questions et commente leurs avantages et leurs désavantages.

### 8.1 Le statu quo

Compte tenu de la situation actuelle, Transports Canada continuera à étudier et à surveiller les progrès réalisés en ce qui concerne le problème posé par la distraction des conducteurs. Il faut multiplier les recherches, étant donné qu'on ignore à l'heure actuelle l'ampleur exacte du problème posé par la distraction des conducteurs et qu'aucune méthode de test n'est sur le point d'être adoptée. Nombre de travaux sont encore en cours et aucun résultat n'est prévu avant plusieurs années. Les sujets de recherche futurs porteront principalement sur les rapports de collision et leur analyse afin de déterminer l'étendue du problème et les causes principales de distraction. Le Ministère continuera également de travailler, avec les intervenants, à l'élaboration d'outils et de techniques pour mesurer la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques, et en définir les critères et les limites.

En cas de statu quo, l'industrie sera chargée d'élaborer et de mettre en pratique des normes de sécurité volontaires portant sur les appareils de télématique de bord. L'AAM devrait continuer à travailler sur l'énoncé de principes, les critères et les procédures de vérification concernant l'interaction du conducteur avec les systèmes avancés de communication et d'information de bord (voir l'annexe A). Ce document devait servir de base pour définir de façon plus exhaustive les exigences en matière de conception et de performance des dispositifs télématiques. Les membres de l'AAM ont convenu de suivre ces lignes directrices de conception et d'installation des dispositifs télématiques dans leurs véhicules. On prévoit affiner les critères de performance et les procédures de vérification pour certains de ces principes.

Transports Canada et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) n'ont pas avalisé le document de l'AAM parce que ces lignes directrices permettent au conducteur d'effectuer des tâches qui le rendent distrait pendant la conduite. De plus, certains signes donnent à penser que l'énoncé de principe de l'AAM pourrait ne pas être suffisant pour garantir que toutes les caractéristiques des dispositifs télématiques de bord sont intégrés de manière sécuritaire au système véhicule-conducteur. Donc, le statu quo peut ne pas être une option viable, étant donné que la situation actuelle sur le plan des dispositifs télématiques n'est pas jugée satisfaisante. Les conséquences négatives possibles sont considérables si rien n'est fait à court terme. De plus, plus on retardera ces interventions, plus difficile il sera de les mettre en œuvre. Voici quelques-unes des préoccupations qui ont donné lieu au débat actuel. Il faut dès à présent faire

**Question 1:** Is the status quo in dealing with this problem of driver distraction sufficient? We invite industry to provide us with a detailed description of their current and planned efforts to limit this problem of driver distraction from in-vehicle telematics devices.

## 8.2 Non-regulatory Options

Non-regulatory initiatives that the Department could undertake include an awareness campaign to sensitize the public to the dangers of driver distraction, entering into a Memorandum of Understanding with the automotive industry, or issuing an advisory.

### 8.2.1 *A Public Awareness Campaign Warning of the Dangers of Driver Distraction*

With the driving environment becoming increasingly complex, there is now a pressing need to inform the public on how to avoid distraction and stay focussed on the driving task. A public awareness campaign could cover both the traditional and the newer sources of driver distraction. It would warn the public to avoid certain distracting behaviours such as talking on the telephone, writing notes, and programming telematics devices. The Department already provides advice for the safe use of cellular telephones on its Web site. Some provinces also incorporate safety messages regarding driver distraction, including cell phone use, into their public education and awareness initiatives.

An effective public awareness campaign on the hazards of driver distraction would consist of extensive radio, television, and print advertisements; a video cassette and CD for distribution to schools, driver education programs, and public safety organizations; printed materials in the form of posters and a pamphlet; and information on the Government of Canada's Web site, as well as that of Transport Canada. The jurisdictions could participate individually or through the CCMTA. Industry would also be encouraged to participate. A fundamental message of the campaign would be that the ultimate responsibility for road safety rests with the individual driver, who must make informed decisions about what to attend to while driving. The use of common examples of distractions would be important in sensitizing the public to their potentially deleterious effects. Techniques for identifying when drivers have become distracted and for maintaining proper attention would also be provided.

Safety information on driver distraction is well suited to dissemination through a public awareness campaign because the dangers of driver distraction and advice on how to handle it can be effectively summarized in advertisements and pamphlets. In addition, specific safety messages could be tailored to different subsections of the population, such as young people, parents with children, and drivers who use telematics devices frequently.

On the other hand, public education campaigns can be very costly and their effectiveness is questionable. The problem of costs would be lessened if all stakeholder groups participated in the public education campaigns. The issue of effectiveness remains. It would seem that a public awareness campaign might alleviate some of the driver distraction problem; however, it would be an incomplete and temporary measure. The problem of driver distraction from in-vehicle telematics devices relates more

davantage pour limiter la distraction des conducteurs due aux dispositifs télématiques de bord.

**Question 1 :** Le statu quo est-il suffisant pour répondre au problème de la distraction des conducteurs? Nous invitons l'industrie à nous fournir une description détaillée de leurs efforts actuels et futurs pour juguler le problème posé par la distraction des conducteurs due aux dispositifs télématiques de bord.

## 8.2 Solutions non exécutoires

Les initiatives non exécutoires que pourrait prendre le Ministère sont notamment des campagnes de sensibilisation visant à mettre en garde le public contre les dangers de la distraction des conducteurs, la rédaction d'un protocole d'entente avec l'industrie automobile ou la diffusion d'un avis.

### 8.2.1 *Une campagne de sensibilisation du public contre les dangers de la distraction des conducteurs*

Compte tenu de la complexité croissante de l'environnement de conduite, il est aujourd'hui urgent d'informer le public sur la manière d'éviter toute distraction et de demeurer concentré sur la conduite. Une campagne de sensibilisation du public pourrait couvrir à la fois les sources nouvelles et traditionnelles de distraction. Elle mettrait en garde le public contre certains comportements induisant une distraction, comme les conversations téléphoniques, la prise de notes et la programmation des dispositifs télématiques. Le Ministère offre déjà des conseils sur l'usage sécuritaire des téléphones cellulaires sur son site Web. En outre, certaines campagnes provinciales de sensibilisation et d'éducation mettent en garde contre la conduite distraite, y compris les dangers que peut présenter l'usage du téléphone cellulaire.

Une autre campagne de sensibilisation efficace pour mettre en garde le public contre les dangers associés à la distraction des conducteurs consisterait à recourir de manière extensive aux publicités imprimées, radiodiffusées et télédiffusées, à produire une vidéocassette et un CD pour distribution dans les écoles, à élaborer des programmes d'éducation à l'intention des conducteurs et des organismes de sécurité publique, des documents imprimés sous forme d'affiches et de brochures; offrir des renseignements sur le site Web du gouvernement du Canada et sur celui de Transports Canada. Les autorités pourraient participer à titre individuel ou par l'entremise du CCATM. L'industrie serait également encouragée à participer. Un message fondamental de la campagne serait que, en définitive, la responsabilité en matière de sécurité routière revient au conducteur individuel, qui doit prendre des décisions éclairées sur ce à quoi il convient de prêter attention en cours de conduite. Il serait important d'utiliser des exemples courants de distraction pour sensibiliser le public à leurs effets néfastes possibles. On présenterait également les techniques utilisées pour déterminer quand les conducteurs sont distraits et pour maintenir un niveau d'attention adéquat.

L'information sur la sécurité dans le contexte de la distraction des conducteurs se prête bien à la diffusion par le biais d'une campagne publique de sensibilisation, étant donné que les dangers liés à la distraction des conducteurs et les conseils sur la manière de les gérer peuvent être résumés efficacement dans des publicités et des brochures. En outre, des messages précis touchant à la sécurité peuvent être adaptés aux différentes subdivisions de la population, comme les jeunes, les parents et les conducteurs qui utilisent fréquemment des dispositifs télématiques.

D'un autre côté, les campagnes d'éducation du public peuvent être très coûteuses et leur efficacité est sujette à caution. Le problème du coût serait moindre si tous les groupes d'intervenants participaient aux campagnes d'éducation du public. La question de l'efficacité n'en demeure pas moins. Il semble donc qu'une campagne de sensibilisation du public permette d'atténuer certains des problèmes liés à la distraction des conducteurs, mais il s'agit d'une mesure incomplète et temporaire. Le problème posé

to device design than driver behaviour. Telematics devices become a distraction when they divert the driver's attention away from the driving task. Teaching drivers to ignore a built-in device that is flashing and beeping at them would be a considerable challenge for a public education campaign. Initiatives still must be taken to either design safer, less distracting telematics devices or disable their unsafe features while driving.

**Question 2:** Should a public awareness campaign be initiated to warn people of the dangers of driver distraction from telematics devices?

### 8.2.2 *A Memorandum of Understanding with Automotive Manufacturers*

A Memorandum of Understanding (MOU) is a signed agreement between the government and industry in which the signatories undertake to voluntarily abide by stipulated conditions. As an example, Transport Canada currently has an MOU with industry where they have agreed to certain requirements for side impact protection in vehicles. Since adherence to the terms of an MOU is voluntary, signatories cannot be penalized for non-compliance with its requirements. Nonetheless, there is a strong moral obligation for industry to comply and an expectation on the part of consumers that it will. The use of a Memorandum of Understanding is particularly appropriate when an industry has a limited number of members whose operations are similar in scope.

There are several different strategies that could help improve the safety of telematics devices and these could be initiated as part of a single MOU or multiple MOUs with industry.

#### MOU on Human Factors Guidelines

In this instance, Transport Canada and the individual original equipment manufacturers would sign an MOU. It would be developed in negotiation with the associations that represent the major automotive manufacturers and importers in Canada, namely the Association of International Automobile Manufacturers of Canada and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association. This MOU would voluntarily commit the automotive industry in Canada to comply with certain requirements when designing telematics devices. A basic requirement might be for the manufacturers to agree to follow the human factors design guidelines listed in the AAM document, JAMA guidelines and the EU statement of principles (described in Appendix A). It could also include agreement not to implement open architecture for telematics devices or offer re-configurable controls and displays.

#### MOU to Include Telematics Device Status on Event Data Recorders

Some manufacturers equip their late model vehicles with event data recorders (EDRs). These on-board electronic devices record information about the performance of vehicle systems during and immediately preceding collisions. The status of telematics devices at the time of collision and any driver-system interactions (i.e., information display, button presses) could be recorded on an EDR. With suitable mechanisms for data retrieval and analysis, this data would help to clarify the contribution of telematics devices to collisions. An MOU could be negotiated to have data about the use of in-vehicle telematics devices recorded on EDRs.

par la distraction due aux dispositifs télématiques est davantage lié à la conception des dispositifs qu'au comportement des conducteurs. Ces appareils sont source de distraction lorsqu'ils détournent l'attention du conducteur de la conduite. Apprendre aux conducteurs à ignorer un appareil qui clignote et qui émet un bip est un défi de taille pour une campagne de sensibilisation du public. Il faut prendre des initiatives pour concevoir des dispositifs plus sécuritaires, qui distraient moins ou dont les fonctions non sécuritaires sont neutralisées durant la conduite.

**Question 2 :** Faut-il lancer une campagne de sensibilisation du public pour mettre les gens en garde contre les dangers de la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques?

### 8.2.2 *Protocole d'entente avec les constructeurs automobiles*

Un protocole d'entente (PE) est une entente signée entre le gouvernement et l'industrie en vertu de laquelle les signataires s'engagent à respecter volontairement les conditions qu'il contient. Par exemple, Transports Canada a signé un PE avec l'industrie dans lequel ils ont convenu de certaines exigences portant sur la protection contre les chocs latéraux dans les véhicules. Étant donné que le respect des conditions du PE est volontaire, les signataires ne peuvent être pénalisés s'ils ne respectent pas ses exigences. Néanmoins, l'obligation morale de l'industrie de s'y conformer est forte et les consommateurs s'attendent à ce qu'elle s'exécute. Le recours à un protocole d'entente est particulièrement adéquat lorsque l'industrie compte un nombre de membres limités dont les activités ont la même portée.

Plusieurs stratégies différentes pourraient contribuer à améliorer la sécurité des dispositifs télématiques et celles-ci pourraient être lancées dans le cadre d'un ou de plusieurs PE avec l'industrie.

#### PE sur les lignes directrices concernant l'ergonomie

Dans ce cas précis, Transports Canada et les fabricants individuels d'équipement d'origine signeraient un PE. Ce dernier serait rédigé en collaboration avec les associations qui représentent les principaux constructeurs et importateurs automobiles au Canada, c'est-à-dire l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Ce PE engagerait volontairement l'industrie automobile canadienne à se conformer à certaines exigences lorsqu'elle conçoit des dispositifs télématiques. Une exigence de base serait que les fabricants acceptent de suivre les lignes directrices de conception ergonomiques énumérées dans le document de l'AAM, les lignes directrices de la JAMA et l'énoncé de principes de l'UE (décrits à l'annexe A). Il pourrait également comprendre une entente visant le renoncement à l'architecture ouverte dans le cas des dispositifs télématiques ou prévoir des commandes et des fenêtres d'affichage reprogrammables.

#### PE visant l'introduction de données sur l'état des dispositifs télématiques dans les enregistreurs de données d'accident

Certains constructeurs équipent leurs modèles récents d'enregistreurs de données d'accident (EDR). Ces dispositifs électroniques de bord enregistrent des données sur la performance des systèmes du véhicule pendant et immédiatement avant une collision. L'état des dispositifs télématiques au moment de la collision et les éventuelles interactions conducteur-système (c'est-à-dire l'affichage de renseignements, le fait d'appuyer sur des touches) pourraient être enregistrés dans l'EDR. Grâce à des mécanismes efficaces de récupération et d'analyse des données, ces renseignements pourraient contribuer à déterminer plus précisément le rôle joué par les dispositifs télématiques en cas de collision. Un PE pourrait être négocié pour recueillir des données sur l'utilisation des dispositifs télématiques de bord à partir des EDR.

## MOU to Develop a Vehicle Features Database

With the rapid pace of technological advances, new vehicle systems are proliferating in the fleet at an increasing rate. It is often difficult for collision investigators to determine the presence of various systems in motor vehicles, particularly embedded systems. Knowledge of the equipment fitted to specific models of motor vehicles is important for evaluating system performance and to gauge the effect of additional potential countermeasures in reducing the risks of collisions and associated injuries. Transport Canada is currently exploring the need for a comprehensive vehicle features database, including telematics devices, which would facilitate investigations of collision risk between vehicles fitted with systems of interest and those that are not. Provision of VIN or make/model/series information would allow vehicles equipped with particular systems to be identified in collision data files. A MOU with industry to support the further development of a unified database of new systems and features in late-model vehicles is proposed.

## MOU on Driver-system Integration Process

In addition, an MOU could be signed with companies to implement a driver-system integration process. Such a process has appeal when performance-based requirements are not feasible due to rapid technological development and where regulators do not know the vehicle system's functional characteristics prior to market introduction. Rather than specifying the performance for such devices, it would identify the key process elements that a manufacturer would incorporate during system design and development to address safety and driver-system integration considerations.

The agreed input process could include the existing generic human-centred design process outlined in the ISO 13407 usability standard on "Human Centred Design for Interactive Systems" or a process specifically developed for the systematic application of human factors considerations in the design and development of in-vehicle telematics devices. For the purposes of specifying this process, much could be learned from the human factors process standards used for designing medical devices.<sup>19</sup> The principal goals of such a process standard would be to:

- Clarify the responsibility of manufacturers for telematics safety by placing design emphasis on driver-system interaction;
- Establish policies, programs and procedures by which manufacturers can incorporate and manage human factors input into the design and development of telematics in a systematic manner;
- Help establish a safety culture within organizations involved in the design and manufacture of telematics;
- Demonstrate industry's resolve to address public concerns about the risks associated with telematics;
- Facilitate dialogue between original equipment manufacturers (OEMs) and their suppliers concerning system performance and safety; and
- Encourage future development of relevant safety metrics and specifications.

<sup>19</sup> ISO TC 22/ SC 13/ WG 13 N2347. *Road Vehicles – Ergonomic aspects of transport information and control systems – Occlusion method to assess visual distraction due to the use of in-vehicle information and communication systems*, Draft Work Item.

## PE pour établir une base de données sur les caractéristiques des véhicules

Compte tenu de la rapidité à laquelle la technologie évolue, les nouveaux systèmes de véhicule prolifèrent dans la flotte à une cadence accélérée. Ceux qui enquêtent sur les collisions éprouvent souvent de la difficulté à déterminer la présence de ces divers systèmes de bord, particulièrement lorsqu'il s'agit de dispositifs intégrés. La connaissance de l'équipement installé sur des modèles précis de véhicules automobiles est importante pour évaluer la performance des dispositifs et évaluer l'effet des éventuelles contre-mesures ajoutées pour réduire les risques de collision et les blessures associées. Transports Canada étudie actuellement la nécessité d'établir une base de données exhaustive sur les caractéristiques des véhicules, laquelle faciliterait les enquêtes sur le risque de collision entre des véhicules équipés des dispositifs dont il est ici question et ceux qui ne le sont pas. La fourniture du NIV ou de renseignements sur la marque, le modèle et la série permettrait de recenser dans des fichiers de données sur les collisions les véhicules équipés de systèmes particuliers. On propose de signer un PE avec l'industrie dans le but d'appuyer le développement d'une base de données unifiée sur les nouveaux dispositifs et les caractéristiques des récents modèles de véhicules.

## PE sur le processus d'intégration conducteur-système

En outre, un PE pourrait être signé avec les entreprises pour mettre en place un processus d'intégration conducteur-système. Ce processus est intéressant lorsque les exigences fondées sur la performance ne sont pas envisageables en raison de la rapidité de l'évolution technologique et lorsque les caractéristiques fonctionnelles des systèmes du véhicule ne sont pas connues des autorités de réglementation avant son introduction sur le marché. Plutôt que de préciser la performance de tels dispositifs, le PE recenserait les principaux éléments qu'un constructeur doit incorporer au processus de conception et d'élaboration du dispositif pour tenir compte des aspects liés à la sécurité et à l'intégration conducteur-système.

Le processus convenu pourrait inclure le processus général actuel de conception centrée sur l'opérateur humain de la norme ISO 13407 concernant la facilité d'utilisation « Processus de conception centrée sur l'opérateur humain pour les systèmes interactifs » ou un processus conçu spécifiquement pour la prise en compte systématique des éléments relatifs à l'ergonomie dans la conception et le développement des dispositifs télématiques de bord. Les normes portant sur les processus ergonomiques utilisées pour concevoir des dispositifs médicaux<sup>19</sup> pourraient s'avérer très utiles pour préciser ce processus. Les principaux objectifs visés par une norme relative au processus seraient les suivants :

- Éclaircir la responsabilité des constructeurs sur le plan de la sécurité associée aux dispositifs télématiques en mettant l'accent, au moment de la conception, sur l'interaction conducteur-système;
- Établir des politiques, des programmes et des procédures grâce auxquels les constructeurs peuvent systématiquement intégrer et gérer les intrants liés à l'ergonomie à la conception et au développement de dispositifs télématiques;
- Contribuer à instaurer une culture de la sécurité au sein des organismes participant à la conception et à la fabrication de dispositifs télématiques;
- Faire connaître la solution proposée par l'industrie pour répondre aux inquiétudes du public concernant les risques associés aux dispositifs télématiques;

<sup>19</sup> ISO TC 22/ SC 13/ WG 13 N2347. *Road Vehicles – Ergonomic aspects of transport information and control systems – Occlusion method to assess visual distraction due to the use of in-vehicle information and communication systems*, Draft Work Item.

This driver-system integration process would complement the existing human factors guidelines for in-vehicle telematics devices. These guidelines would establish the goals, and the driver-system integration process would establish the means whereby these goals can be achieved. The process is not prescriptive in how these goals are to be achieved, rather it defines key organizational elements that are put in place to ensure that the goals are articulated and assessed. The key elements of a driver-system integration process include:

- Management, ownership and responsibility;
- Driver-system integration system formulation (roles, processes);
- User-centred design as core philosophy;
- Driver-system integration test records;
- Audit; and
- Human factors competencies and training.

As part of this, manufacturers that apply this driver-system integration process could be exempt from some other regulatory options. For example, if the manufacturer can demonstrate that their product was designed according to this human factors process, there would be no restrictions on access to the devices when the vehicle is moving.

**Question 3:** Should MOUs be negotiated to voluntarily commit the automotive industry in Canada to follow certain human factors design guidelines, provide telematics information on event data recorders, contribute to a vehicle features database and apply a driver-system integration process when designing telematics devices?

### 8.2.3 *Advisory on a Human Factors Design Process*

One alternative to this MOU would be for Transport Canada to issue an official advisory to industry. An advisory would formalize non-mandatory requirements and set consistent minimum expectations for the entire industry. This advisory could state that the federal government expects the automotive industry to follow the strictest available safety guidelines and a driver-system integration process when designing telematics devices. Widespread non-compliance would indicate to Transport Canada the need for regulation.

**Question 4:** Should an advisory be issued to industry stating the need to follow strict safety guidelines and a driver-system integration process when designing telematics devices?

## 8.3 Regulatory Options

### 8.3.1 *Regulate a Process Standard for Human Factors Design*

As an alternative to an advisory or MOU regarding process requirements for driver-system integration, a regulation could be developed to embody the key elements. Process-oriented safety standards can be an effective regulatory tool, particularly when performance based standards do not yet exist. Transport Canada

- Faciliter le dialogue entre les constructeurs de matériel et leurs fournisseurs concernant la performance et la sécurité des systèmes;
- Promouvoir l'élaboration future de données et de spécifications pertinentes sur la sécurité.

Ce processus d'intégration conducteur-système compléterait les lignes directrices existantes sur l'ergonomie des dispositifs télématiques de bord. Ces lignes directrices établiraient les objectifs, tandis que le processus d'intégration conducteur-système établirait les moyens pour atteindre ces objectifs. Le processus n'explique pas comment ces objectifs sont atteints; il définit plutôt les principaux éléments organisationnels mis en place pour garantir que les objectifs sont transparents et évalués. Voici les principaux éléments d'un processus d'intégration conducteur-système :

- Gestion, propriété et responsabilité;
- Formulation du système d'intégration conducteur-dispositif (rôles, processus);
- Conception centrée sur l'opérateur à titre de philosophie centrale;
- Dossiers de tests sur l'intégration conducteur-système;
- Vérification;
- Compétences et formation en ergonomie.

Dans ce contexte, les constructeurs qui appliquent ce processus d'intégration conducteur-système pourraient être exemptés des autres mesures de réglementation. Par exemple, si le constructeur peut démontrer que son produit a été conçu selon ce processus ergonomique, aucune restriction concernant l'accès aux dispositifs lorsque le véhicule est en mouvement ne sera imposée.

**Question 3 :** Les PE devraient-ils être négociés pour engager volontairement l'industrie automobile canadienne à suivre certaines lignes directrices relatives à la conception ergonomique, à fournir des renseignements concernant les dispositifs télématiques enregistrés dans les enregistreurs de données d'accident, à contribuer à une base de données sur les caractéristiques d'un véhicule et à appliquer un processus d'intégration conducteur-système dès la conception de dispositifs télématiques?

### 8.2.3 *Avis concernant un processus de conception ergonomique*

Une solution de rechange à ce PE serait que Transports Canada émette un avis officiel à l'attention de l'industrie. Un tel avis officialiserait les exigences non obligatoires et fixerait des attentes minimales pertinentes pour l'industrie dans son ensemble. Cet avis pourrait préciser que le gouvernement fédéral attend de l'industrie automobile qu'elle se plie aux lignes directrices les plus strictes en matière de sécurité, ainsi qu'à un processus d'intégration conducteur-dispositif, lorsqu'elle conçoit des dispositifs télématiques. L'importance de la non conformité indiquerait à Transports Canada la nécessité d'une réglementation.

**Question 4 :** Faut-il émettre un avis à l'attention de l'industrie, lequel confirme la nécessité de se conformer à des lignes directrices strictes en matière de sécurité et à un processus d'intégration conducteur-dispositif au moment de la conception de dispositifs télématiques?

## 8.3 Solutions recourant à la réglementation

### 8.3.1 *Réglementer le processus de la conception ergonomique par le biais d'une norme*

À la place d'un avis ou du PE concernant les exigences liées au processus d'intégration conducteur-système, on pourrait établir un règlement qui en incarne les principaux éléments. Des normes de sécurité axées sur le processus peuvent être un outil de réglementation efficace, particulièrement en l'absence de normes

may not currently have the authority under the *Motor Vehicle Safety Act* to regulate process standards. However, the Act is undergoing review and an amendment to provide such authority is being proposed. Human factors process standards are already in place for the design of medical devices (See Appendix A). With the passage of the *Safe Medical Device Act* of 1990, the Federal Drug Administration (FDA) in the United States was granted the authority to require manufacturers of medical devices to establish and follow procedures for ensuring that device design addressed the intended use of the device and its users. Similar standards for the analysis, test and validation of the human factors compatibility could also be required for in-vehicle telematics devices.

**Question 5:** Should a regulation be made requiring manufacturers to follow a human factors process standard for designing telematics devices?

### 8.3.2 *Disable Access to Telematics Devices in Moving Vehicles*

Access to the telematics device could be disabled in certain situations. Regulations could be made to restrict the operation of telematics devices when the vehicle is moving. For example, the regulation could require that telematics systems be automatically disabled when the vehicle is in gear. Alternatively, the ban could be limited to only the most distracting tasks. Candidate tasks for this type of ban might include destination entry for navigation systems, reading email and Internet browsing. Exceptions to this ban could be made for emergency situations. Another exception could be for telematics devices that were designed according to a standard process for driver-system integration.

**Question 6:** Should a regulation be made requiring telematics devices to be automatically disabled when a vehicle is moving? What should be included?

### 8.3.3 *Regulate the JAMA Guidelines*

Another option would be to regulate certain requirements contained in the JAMA Guidelines. Some of the more clearly specified or quantifiable JAMA guidelines could be regulated. For example, moving pictures or images, advertisements and scrolling displays could be prohibited. Limits could be set on display positions and the number of characters on a display screen. The JAMA guidelines are currently the most demanding recommendations set by the industry internationally.

**Question 7:** Should a regulation be made requiring manufacturers to follow JAMA guidelines?

### 8.3.4 *Regulate Safer Limitations on Visual Distraction*

A regulation requiring manufacturers to limit the visual distraction from in-vehicle telematics devices could also be made. Based on the rationale that long and frequent glances away from the road are hazardous, in-vehicle telematics devices that require less visual attention to operate are safer than devices that demand more visual attention. A variety of potential limits on visual distraction have been discussed. Transport Canada would suggest

fondées sur la performance. La *Loi sur la sécurité automobile* ne confère actuellement pas à Transports Canada l'autorité nécessaire pour réglementer le processus au moyen de normes. Néanmoins, la Loi est à l'examen et on propose de la modifier pour octroyer ce pouvoir au Ministère. Des normes portant sur les processus ergonomiques sont déjà en place pour la conception d'outils médicaux (voir l'annexe A). Avec la promulgation du *Safe Medical Device Act* de 1990, la Federal Drug Administration (FDA) américaine s'est vue investie du pouvoir d'exiger des fabricants de dispositifs médicaux qu'ils établissent et se conforment à des procédures visant à garantir que la conception des dispositifs convient à l'utilisation prévue dudit dispositif et à ses utilisateurs. Des normes semblables pour l'analyse, la mise à l'essai et la validation de la compatibilité ergonomique des dispositifs télématiques de bord pourraient également être requises.

**Question 5 :** Devrait-on élaborer un règlement qui exige des constructeurs qu'ils se conforment à une norme relative aux processus ergonomiques dès la conception de dispositifs télématiques?

### 8.3.2 *Neutraliser l'accès aux dispositifs télématiques dans les véhicules en mouvement*

L'accès au dispositif télématique pourrait être neutralisé dans certaines situations. On pourrait élaborer des règlements qui limitent le fonctionnement des dispositifs télématiques lorsque le véhicule est en mouvement. Par exemple, le règlement pourrait exiger que les dispositifs télématiques soient automatiquement neutralisés lorsqu'on passe une vitesse. L'interdiction pourrait également se limiter aux tâches qui distraient le plus. Les tâches envisagées pour ce type d'interdiction peuvent inclure l'entrée de la destination dans le cas des systèmes de navigation, la lecture de courriers électroniques ou la navigation sur Internet. On pourrait prévoir des exceptions à cette interdiction pour les situations d'urgence. Une autre exception pourrait concerner les dispositifs télématiques conçus selon un processus normalisé d'intégration conducteur-système.

**Question 6 :** Devrait-on élaborer un règlement prévoyant la neutralisation automatique des dispositifs télématiques lorsqu'un véhicule est en mouvement? Que devrait comprendre un tel règlement?

### 8.3.3 *Réglementer les lignes directrices de la JAMA*

Une autre solution consisterait à réglementer certaines exigences contenues dans les lignes directrices de la JAMA. Certaines des lignes directrices de la JAMA, les plus quantifiables ou les plus clairement spécifiées, pourraient être réglementées. Par exemple, les images ou les photos en mouvement, les publicités ou les affichages déroulants pourraient être interdits. On pourrait imposer des limites concernant l'emplacement des affichages et le nombre de caractères apparaissant à l'écran. Les lignes directrices de la JAMA sont actuellement les recommandations les plus sévères fixées par l'industrie à l'échelle internationale.

**Question 7 :** Devrait-on établir un règlement exigeant des constructeurs qu'ils se plient aux lignes directrices de la JAMA?

### 8.3.4 *Réglementer des limites plus sécuritaires à la distraction visuelle*

On pourrait également envisager un règlement qui exige des constructeurs qu'ils limitent la distraction visuelle causée par les dispositifs télématiques de bord. Si l'on part du principe qu'il est dangereux de quitter la route des yeux, fréquemment et de manière prolongée, les dispositifs télématiques nécessitant moins d'attention visuelle pour fonctionner sont plus sécuritaires que ceux qui exigent une attention visuelle accrue. On a discuté d'une



that in-vehicle telematics tasks must require less than 10 seconds of visual attention to complete, of which no single glance shall be longer than 1.5 seconds. These limits would be more effective at restricting overly distracting telematics tasks than the AAM guideline's less stringent "2/20" requirement.

**Question 8:** Should manufacturers be required to limit the total glance time away from the road and maximum glance duration for in-vehicle tasks?

### 8.3.5 Regulate Open Architectures, Configurable Interfaces and Multifunction Interfaces

As discussed in the introduction, there were several features of telematics devices that are considered problematic for distraction. These features include open architectures, configurable interfaces and multifunction interfaces. In order to prevent the installation of distracting telematics devices that are not compatible with driving, the Department could regulate these features. One measure would be to prohibit open architectures and configurable interfaces. Multifunction interfaces become a problem when there is no reasonable limit to the number of functions they can perform and the amount of information they access. A regulation would help to limit the number of different tasks that can be performed and the quantity of information available through multifunction interfaces.

**Question 9:** Should Transport Canada make a regulation requiring manufacturers to prohibit the use of open architectures and configurable interfaces and set limits on the design and number of functions available through multifunction interfaces on telematics devices?

### 8.4 Other Regulatory and Non-regulatory Initiatives

There may be other possible initiatives for limiting driver distraction from in-vehicle telematics devices. One option that has not yet been discussed in this paper would be to introduce provincial/territorial restrictions on driver behaviour. At least 35 countries, and many more districts within countries, have prohibited using cell phones while driving, and several more countries are considering such legislation.<sup>9</sup> In Canada, Newfoundland and Labrador has introduced a legislative ban on hand-held cell phone use while driving. A Private Member's Bill was introduced in Ontario in 2001 but has not yet been passed. Alberta considered but did not pass a Private Member's Bill to ban hand-held cell phone use in April 2002. Prince Edward Island amended its *Highway Traffic Act* creating enabling legislation to develop regulations to prohibit use of cell phones; but has no plans to develop regulations at this time. All provinces and territories continue to monitor this issue of cell phones to determine the best approach.

There is some evidence that a ban on hand-held phone use in cars would be effective in reducing driver distraction and distraction related crashes. A 50 percent reduction in hand-held phone use was observed three months after New York's ban came into

gamme de limites possibles à la distraction visuelle. Transports Canada propose que les tâches liées aux dispositifs télématiques de bord requièrent moins de 10 secondes d'attention visuelle pour être exécutées, et aucun coup d'œil d'une durée supérieure à 1,5 seconde. Ces limites seraient plus efficaces que la règle « 2/20 », moins rigoureuse, des lignes directrices de l'AAM pour réduire la distraction causée par les tâches liées aux dispositifs télématiques.

**Question 8 :** Les constructeurs devraient-ils être contraints de limiter la durée totale pendant laquelle le conducteur quitte la route des yeux et la durée maximale des coups d'œil nécessaires aux tâches de bord?

### 8.3.5 Réglementer les architectures ouvertes, les interfaces programmables et les interfaces multifonctions

Comme nous l'avons dit dans l'introduction, plusieurs caractéristiques des dispositifs télématiques sont jugées problématiques sur le plan de la distraction. Ces caractéristiques comprennent les architectures ouvertes, les interfaces programmables et les interfaces multifonctions. Pour éviter l'installation de dispositifs télématiques qui distraient et ne sont pas compatibles avec la conduite, le Ministère pourrait réglementer ces caractéristiques. Une mesure consisterait à interdire les architectures ouvertes et les interfaces programmables. Les interfaces multifonctions posent problème lorsqu'il n'y a pas de limite raisonnable au nombre de fonctions qu'ils peuvent réaliser et à la quantité d'information à laquelle ils ont accès. Un règlement contribuerait à limiter le nombre de tâches différentes qui peuvent être effectuées et la quantité d'information disponible par le biais des interfaces multifonctions.

**Question 9 :** Transports Canada devrait-il imposer un règlement exigeant des constructeurs qu'ils interdisent l'utilisation des architectures ouvertes et des interfaces programmables et fixer des limites à la conception et au nombre de fonctions offertes par le biais des interfaces multifonctions dont sont équipés les dispositifs télématiques?

### 8.4 Autres initiatives, liées ou non à la réglementation

Il pourrait exister d'autres initiatives limitant la distraction des conducteurs due aux dispositifs télématiques de bord. L'une de ces initiatives qui n'a pas été abordée consisterait à imposer des restrictions provinciales/territoriales visant le comportement des conducteurs. Au moins 35 pays, de même que de nombreux districts d'autres pays, interdisent l'usage du téléphone cellulaire en conduisant, et plusieurs autres pays envisagent d'adopter une telle législation<sup>9</sup>. Au Canada, la province de Terre-Neuve-et-Labrador a imposé une interdiction législative pour l'utilisation du téléphone portatif en conduisant. En 2001, on a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire en Ontario, mais il n'a pas encore été adopté. En avril 2002, l'Alberta a étudié un projet de loi parlementaire visant à interdire l'utilisation du téléphone portatif en conduisant, mais elle ne l'a pas adopté. L'Île-du-Prince-Édouard a modifié son *Code de la route* en élaborant une loi habilitante pour créer des règlements qui interdisent l'utilisation du téléphone cellulaire en conduisant, mais la province ne compte pas établir ces règlements pour le moment. Les provinces et les territoires étudient toujours la question des téléphones cellulaires afin de mettre au point les meilleures approches.

Il y a certains indices selon lesquels l'interdiction d'utiliser le téléphone cellulaire en conduisant réduirait la distraction du conducteur et les accidents qui y sont liés. À New York, trois mois après avoir promulgué l'interdiction, on a réduit de 50 p. 100

<sup>9</sup> RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents. <http://www.rospa.co.uk/pdfs/road/mobiles/report.pdf>

<sup>9</sup> RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents. <http://www.rospa.co.uk/pdfs/road/mobiles/report.pdf>

effect.<sup>20</sup> There was a 52 percent reduction in crashes caused by cell phones in Japan for the year after their ban.<sup>21</sup> An enforced restriction on driver behaviour might prove effective in limiting distraction from cell phones; however, it is not certain that such a ban could be effectively extended to in-vehicle telematics devices. The situation with this broader category of devices is more complicated because they provide a diverse range of functions, some of which may be essential and entirely safe. If the devices, or certain telematics functions, were found to be too hazardous for driving, it would be more efficient and effective for manufacturers not to equip their vehicles with such devices rather than prohibit drivers from using them.

**Question 10:** Are there any suggestions for other regulatory initiatives, including provincial/territorial restrictions on driver behaviour, or non-regulatory initiatives that could be explored to limit the risk of collisions caused by driver distraction from telematics devices?

## 9. Discussion

Transport Canada is concerned that in-vehicle telematics devices are a threat to road safety because they increase driver distraction and will cause an increase in distraction-related crashes. The Department's concern over distraction from in-vehicle telematics devices is based on a substantial and mounting body of research indicating that the use of these devices impairs driving performance. Steps need to be taken now to limit this problem of driver distraction from in-vehicle telematics devices.

Driver distraction from in-vehicle telematics devices would be less of a problem if these systems were designed in a way that made them support or be compatible with driving. This document has reviewed some of the possible initiatives that might be taken to limit the problem of driver distraction and facilitate effective driver-system integration. These initiatives are not mutually exclusive and some may be complimentary. The status quo may not be a viable option given that the current situation with telematics devices is unsatisfactory and that there are few indications that this situation would improve without some intervention. An initiative to raise public awareness about the dangers of driver distraction was also discussed. A public awareness campaign might alleviate some of the problem; however, the effect may only be temporary. To be effective, the initiatives need to target the telematics devices, which are the source of the distraction, and not the drivers.

A voluntary Memorandum of Understanding between government jurisdictions and industry is proposed as one possible initiative. This MOU would be developed through negotiation with industry and government jurisdictions. It would require manufacturers to agree to follow the leading human factors guidelines for the design of in-vehicles systems and implement a design process for driver-system integration. This process would involve

l'utilisation du téléphone portatif<sup>20</sup>. Au Japon, un an après avoir imposé l'interdiction, on a constaté une réduction de 52 p. 100 des accidents dus au téléphone portatif<sup>21</sup>. Une restriction obligatoire touchant le comportement des conducteurs pourrait démontrer l'efficacité de limiter la distraction liée au téléphone cellulaire, mais il n'est pas du tout certain que cette interdiction s'avérerait efficace si elle était soumise aux dispositifs télématiques de bord. Pour ce qui concerne la vaste catégorie de dispositifs, la situation est plus complexe parce qu'ils offrent plusieurs fonctions, et ces dernières sont parfois à la fois essentielles et sécuritaires. Si ces dispositifs, ou certaines fonctions télématiques, s'avéraient dangereux pour la conduite, il serait plus efficace et plus rentable pour les fabricants de ne pas équiper leurs véhicules de ces dispositifs plutôt que d'interdire les conducteurs de les utiliser.

**Question 10 :** Y-a-t-il d'autres suggestions d'initiatives liées à la réglementation, y compris les restrictions provinciales/territoriales visant le comportement des conducteurs, ou des initiatives non liées à la réglementation, qui pourraient être explorées pour limiter le risque de collisions engendré par la distraction qu'entraînent les dispositifs télématiques?

## 9. Discussion

Transports Canada est conscient que les dispositifs télématiques de bord représentent une menace pour la sécurité routière parce qu'ils augmentent la distraction des conducteurs et seront la cause d'une élévation du nombre d'accidents dus à la distraction. L'inquiétude du Ministère concernant la distraction causée par les dispositifs télématiques de bord est fondée sur un ensemble de recherche substantiel qui indique que l'utilisation de ces dispositifs porte préjudice aux performances de conduite. Il faut prendre des mesures pour limiter le problème de la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord.

La distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord serait moins problématique si ces dispositifs étaient conçus d'une manière qui leur permettent d'assister la conduite ou d'être compatible avec la conduite. Ce document a passé en revue certaines des initiatives possibles qui peuvent être prises pour limiter le problème de la distraction du conducteur et faciliter une intégration conducteur-système efficace. Ces initiatives ne s'excluent pas mutuellement et certaines peuvent être complémentaires. Le statu quo ne peut être une solution viable, étant donné que la situation actuelle en ce qui a trait aux dispositifs télématiques est insatisfaisante et que peu de signes permettent de penser que cette situation s'améliorera en l'absence d'intervention. Il a également été question d'une initiative visant à sensibiliser le public aux dangers de la distraction des conducteurs. Une campagne de sensibilisation du public pourrait résoudre une partie du problème, mais son effet pourrait n'être que temporaire. Pour être efficace, les initiatives doivent cibler les dispositifs télématiques qui sont la source de distraction et non les conducteurs.

Un autre initiative proposée est un protocole d'entente volontaire entre les autorités gouvernementales et l'industrie. Ce PE serait élaboré par le biais d'une négociation avec les responsables de l'industrie et du Gouvernement. Il exigerait des constructeurs qu'ils acceptent de se conformer aux principales lignes directrices en matière d'ergonomie lors de la conception des systèmes de bord et qu'ils mettent en œuvre un processus de conception

<sup>20</sup> McCart, A. T., Braver, E. R., and Geary, L. L. (2002). *Drivers' use of hand-held cell phones before and after New York state's cell phone law*, Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety. August, 2002.

<sup>21</sup> Japanese Directorate General for Policy Planning & Co-ordination, 2002 as cited in RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents.

<sup>20</sup> McCart, A. T., Braver, E. R., and Geary, L. L. (2002). *Drivers' use of hand-held cell phones before and after New York state's cell phone law*, Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety. August, 2002.

<sup>21</sup> Japanese Directorate General for Policy Planning & Co-ordination, 2002 as cited in RoSPA, (2002). *The Risk of Using a Mobile Phone While Driving*. Report from the Royal Society for the Prevention of Accidents.

the systematic application of human factors considerations in the design and development of in-vehicle telematics devices. As part of this MOU, manufacturers would enable their event data recorders to record details on the status of telematics devices at the time of collision. This data would help to clarify the contribution of telematics devices to collisions. A comprehensive features list of equipment fitted to specific models of motor vehicles would also help to gauge the risk of these devices. This MOU could help to gain further commitment to develop such a comprehensive vehicle features database.

Several other variations on this MOU are discussed. One of these initiatives is to make a unilateral advisory to the automotive industry that the federal government expects them to follow the strictest available safety guidelines and a driver-system integration process when designing telematics devices. Another initiative is to take this a step further and develop a regulation that would embody the key elements of the MOU and advisory. Regulatory initiatives disabling access to telematics devices in moving vehicles, having safer limits on visual distraction and prohibiting open-architectures are also discussed.

Questions are raised during this discussion in order to solicit feedback on these various potential initiatives. The Department invites industry, the provinces and territories, road safety interest groups and the public to comment on these issues and initiatives and to provide feedback on alternative approaches for reducing driver distraction. With sufficient input and commitment from the stakeholders, it is hoped that suitable initiatives can be identified, further specified and that real progress can be made on limiting the serious problem of driver distraction from in-vehicle telematics devices.

## 10. Contact

The Department invites input from stakeholders on their efforts to deal with this issue, including answers to the various questions posed throughout the document. Please forward your comments to the address below by September 10, 2003.

Peter Burns  
Chief, Ergonomics  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Department of Transport  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Facsimile: (613) 990-2913  
Electronic mail: regsclerkcommis@tc.gc.ca

### Appendix A: Existing Safety Standards and Guidelines Governing Telematics Devices

#### ISO International Standards

The standards published by the International Organization for Standardization (ISO) are developed by expert committees comprised of representatives from some 140 countries, and therefore they represent a world-wide consensus on acceptable practice in a

pour l'intégration conducteur-système. Ce processus comprendrait l'application systématique des principes de l'ergonomie à la conception et au développement des dispositifs télématiques de bord. Dans le cadre de ce PE, les constructeurs feraient en sorte que leurs enregistreurs de données d'accident enregistrent les données sur l'état des dispositifs télématiques au moment d'une collision. Ces données contribueraient à éclaircir le rôle joué par ces instruments dans les collisions. Une liste exhaustive des caractéristiques de l'équipement dont est doté chaque modèle devrait également permettre d'évaluer le risque posé par ces dispositifs. Ce PE pourrait permettre d'accroître l'engagement pour le développement d'une telle base de données complète sur les caractéristiques des véhicules.

Plusieurs autres variantes de ce PE sont à l'étude. Une de ces initiatives consiste à diffuser un avis unilatéral à l'intention de l'industrie automobile selon lequel le gouvernement fédéral attend d'elle qu'elle se conforme aux lignes directrices de sécurité les plus strictes, ainsi qu'à un processus d'intégration conducteur-système lorsqu'elle conçoit des dispositifs télématiques. Une autre initiative va plus loin et consiste à élaborer un règlement qui reprend les principaux éléments du PE et de l'avis. On a également débattu d'initiatives de réglementation prévoyant la neutralisation de l'accès aux dispositifs télématiques lorsque le véhicule est en mouvement, de limites plus sécuritaires en matière de distraction visuelle et de l'interdiction des architectures ouvertes.

On pose plusieurs questions durant le débat pour solliciter des commentaires concernant ces différentes initiatives potentielles. Le Ministère invite l'industrie, les provinces et les territoires, les groupes d'intérêt dans le domaine de la sécurité routière et le public à formuler des commentaires sur ces enjeux et ces initiatives, mais aussi sur les autres solutions visant la réduction de la distraction des conducteurs. Avec des commentaires et un engagement suffisants de la part des intervenants, on espère mettre en évidence des initiatives adéquates et plus précises, et que des progrès réels seront réalisés pour limiter le problème sérieux posé par la distraction des conducteurs due aux dispositifs télématiques de bord.

## 10. Personne-ressource

Le Ministère invite les intervenants à formuler des commentaires sur ses efforts pour solutionner ce problème et des réponses aux diverses questions posées à travers ce document. Veuillez nous les faire parvenir à l'adresse ci-dessous avant le 10 septembre 2003.

Peter Burns  
Chef, Ergonomie  
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  
Télécopieur : (613) 990-2913  
Courriel : regsclerkcommis@tc.gc.ca

### Annexe A : Normes de sécurité et lignes directrices actuelles régissant les dispositifs télématiques

#### Normes internationales ISO

Les normes publiées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) sont élaborées par des comités d'experts composés de représentants provenant de quelque 140 pays et, par conséquent, représentent un consensus mondial sur une pratique

given area. In developing these standards, the views of all interests are taken into account, including those of industry, users, consumer groups, testing laboratories, governments, engineering professions, and research organizations.

The ISO is in the process of preparing international standards that treat different aspects of what it refers to as "transport information and control systems." One of these standards has been accepted, two are drafts, and a fourth is still in development. Two other standards apply to telematics devices even though they were not written with the latter specifically in mind (ISO 13407 and ISO 9241-3). These ISO standards are the following:

- ISO 15007-1-2, International Standard: Road vehicles — Measurement of driver visual behaviour with respect to transport information and control systems — Part 1: Definitions and parameters; Part 2: Equipment and procedures;
- ISO/DIS 17287, Draft International Standard: Road vehicles — Ergonomic aspects of transport information and control systems — Procedure for assessing suitability for use while driving, voting terminated on February 21, 2001;
- ISO/DIS 15006.2, Draft International Standard: Road vehicles — Ergonomic aspects of transport information and control systems — Specifications and compliance procedures for in-vehicle auditory presentation, voting terminated on July 30, 2002;
- ISO/DIS 15005, Draft International Standard: Road vehicles — Ergonomic aspects of transport information and control systems — Dialogue management principles and compliance procedures, in preparation;
- ISO 13407, International Standard: Human-centred design processes for interactive systems;
- ISO 9241-3, International Standard: Ergonomic requirements for office work with visual display terminals (VDTs) — Part 3: Visual display requirements.

These standards, which represent good ergonomics practice for each subject covered, vary slightly depending on the topic. For instance, the draft standard on in-vehicle auditory presentation makes recommendations and sets out specific requirements, while the draft standard on assessing the suitability of telematics devices for use while driving lays out an exhaustive evaluation process. None define the specific characteristics of a safe telematics device, although the ISO 13407 usability process standard on "Human Centred Design for Interactive Systems" has some relevance to telematics devices.

The human-centred design process outlined in ISO 13407 aims to ensure that products will be effective, efficient and satisfying for users. The standard describes four activities: (1) understand and specify the context of use; (2) specify user requirements; (3) produce design solutions; (4) evaluate designs against requirements. This ergonomic standard is relevant to the design of in-vehicle telematics systems because they are interactive systems. However, ISO 13407 is insufficient because it neglects to address problems specific to the vehicle context and road safety. Thus a more specific or complimentary standard is required to ensure that in-vehicle telematics systems are designed with a process that ensures the proper consideration of safety, user needs and the problems of driver distraction.

acceptable dans un secteur donné. Au moment d'élaborer ces normes, les points de vue de tous les participants sont pris en compte, incluant ceux de l'industrie, des utilisateurs, des groupes de consommateurs, des laboratoires d'essai, des gouvernements, des ingénieurs ainsi que des organismes de recherche.

ISO prépare actuellement des normes internationales qui abordent différents aspects de ce qu'elle nomme les « systèmes de commande et d'information des transports ». Une de ces normes a été acceptée, deux sont provisoires et une quatrième est toujours en cours d'élaboration. Deux autres encore touchent les dispositifs télématiques bien qu'elles n'aient pas été écrites avec ceux-ci en tête (ISO 13407 et ISO 9241-3). Ces normes ISO sont les suivantes :

- ISO 15007-1-2, Norme internationale : Véhicules routiers — Mesurage du comportement visuel du conducteur en relation avec les systèmes de commande et d'information du transport — Partie 1 : Définitions et paramètres; Partie 2 : Équipement et procédures.
- ISO/DIS 17287, Norme internationale provisoire : Véhicules routiers — Aspects ergonomiques des systèmes de commande et d'information du transport — Procédure d'évaluation de leur adéquation pour une utilisation pendant la conduite; le scrutin a pris fin le 21 février 2001.
- ISO/DIS 15006.2, Norme internationale provisoire : Véhicules routiers — Aspects ergonomiques des systèmes d'information et de contrôle du transport — Spécifications et modes opératoires de conformité pour la présentation des informations auditives à bord du véhicule; le scrutin a pris fin le 30 juillet 2002.
- ISO/DIS 15005, Norme internationale provisoire : Véhicules routiers — Aspects ergonomiques des systèmes de commande et d'information du transport — Principes de gestion du dialogue et essais de conformité, en cours d'élaboration.
- ISO 13407, Norme internationale : Processus de conception centrée sur l'opérateur humain pour les systèmes interactifs.
- ISO 9241-3, Norme internationale : Exigences ergonomiques pour travail de bureau avec terminaux à écrans de visualisation (TEV) — Partie 3 : Exigences relatives aux écrans de visualisation.

Ces normes, qui sont le reflet de bonnes pratiques ergonomiques pour chaque sujet pris en compte, varient légèrement en fonction du thème. Par exemple, la norme provisoire sur la présentation des informations auditives à bord du véhicule prévoit des exigences précises, alors que la norme provisoire sur la procédure d'évaluation de l'adéquation des dispositifs télématiques pour une utilisation pendant la conduite ouvre la voie à un processus d'évaluation exhaustif. Aucune d'entre elles ne précise les caractéristiques particulières d'un dispositif télématique sécuritaire, bien que la norme de processus d'utilisation ISO 13407 sur le « Processus de conception centrée sur l'opérateur humain pour les systèmes interactifs » soit quelque peu liée aux dispositifs télématiques.

Le processus de conception centrée sur l'opérateur humain figurant dans la norme ISO 13407 vise à assurer que les produits sont efficaces et satisfaisants pour les utilisateurs. La norme décrit quatre mesures : comprendre et préciser le contexte d'utilisation; préciser les exigences des utilisateurs; produire des solutions de conception; comparer les conceptions aux exigences. Cette norme ergonomique est pertinente à la conception des dispositifs télématiques de bord puisqu'il s'agit de systèmes interactifs. Cependant, la norme ISO 13407 ne suffit pas puisqu'elle n'aborde pas les problèmes spécifiques au contexte routier et à la sécurité routière. Par conséquent, l'élaboration d'une norme plus précise ou complémentaire est nécessaire afin de veiller à ce que les dispositifs télématiques de bord soient conçus à l'aide d'un processus qui

The systematic application of human factors in product development would help to ensure these telematics devices do not directly or indirectly increase the risk of collision or injury to vehicle occupants or other road users. The process would further enhance the usability and appeal of products because it would lead to the development of telematics devices that match user needs in a way that is compatible with and, suitable for, driving. A process standard would assist manufacturers in vetting the quality and safety of their suppliers' products. Such a process would also clearly demonstrate the manufacturers' commitment to their duty of care to produce reasonably safe products.

Human factors process standards are already in place for the design of medical devices. With the passage of the *Safe Medical Device Act* of 1990, the Federal Drug Administration (FDA) in the United States was granted the authority to require manufacturers of medical devices to establish and follow procedures for ensuring that device design addressed the intended use of the device and its users. The FDA has emphasized the importance of human factors to manufacturers. There are now international human factors process standards in place for the design of medical devices.<sup>18</sup> These standards are for the analysis, test and validation of the human factors compatibility of medical devices. They require a human factors engineering process, including a risk analysis that includes a description and assessment of the operator characteristics and requirements, task requirements, and potential use errors.

### Guidelines in the United Kingdom

The British Standards Institution publishes the *Guide to in-vehicle information systems*, DD 235: 1996, which was commissioned by the United Kingdom Department for Transport. First proposed in 1996, it was ratified in August 1999; however, as its name implies, the use of this guide in designing telematics devices is not obligatory in the United Kingdom. The Guide provides recommendations to "the designers, manufacturers, suppliers and installers of in-vehicle information systems" to be used by drivers while driving, and it applies to all information systems, except those giving information about the state of the vehicle or its equipment, such as the speedometer and fuel gauges.<sup>22</sup>

The guide lays out the fundamental steps that should be followed in the design process, including a list of the questions to be considered. It also gives guidance on the presentation of information to the driver, the design and location of controls and displays, user instructions, training requirements, and how to assess the telematics device at different stages of the design process. Although the guide imparts much useful information on good ergonomics practice, like the ISO standards mentioned above, it does not provide assessment criteria by which to gauge whether the device would be safe for use by a driver while driving.

garantit la prise en compte appropriée de la sécurité, des besoins des utilisateurs et des problèmes liés à la distraction des conducteurs.

L'application systématique de l'ergonomie à la mise au point de produits permettrait de veiller à ce que les dispositifs télématiques n'augmentent pas, directement ou indirectement, le danger de collisions ou de blessures pour les occupants du véhicule ou les autres usagers de la route. De plus, le processus augmenterait davantage l'utilisation et l'attrait des produits puisqu'il mènerait à la mise au point de dispositifs télématiques qui corresponde aux besoins des utilisateurs d'une manière qui serait compatible et convenable à la conduite. Une norme relative au processus viendrait en aide aux fabricants au moment d'évaluer la qualité et la sécurité des produits de leurs fournisseurs. Un tel processus ferait aussi clairement la preuve de l'engagement des fabricants face à leur obligation de diligence de fabriquer des produits suffisamment sécuritaires.

Des normes relatives aux processus ergonomiques sont déjà en place pour la conception des dispositifs médicaux. Avec l'entrée en vigueur de la *Safe Medical Device Act* (loi sur l'innocuité des dispositifs médicaux) en 1990, la Federal Drug Administration (FDA) des États-Unis a été habilitée à exiger que les fabricants de dispositifs médicaux établissent et suivent certaines procédures afin d'assurer que la conception de ces dispositifs corresponde à son utilisation prévue et aux besoins des utilisateurs. La FDA a souligné l'importance de l'ergonomie aux fabricants. Des normes internationales ergonomiques sont maintenant en place, qui touchent la conception des dispositifs médicaux<sup>18</sup>. Ces normes servent à l'analyse, à la vérification et à la validation de la compatibilité ergonomique des dispositifs médicaux. Elles nécessitent un processus technique ergonomique, dont une analyse des risques qui comprend une description et une évaluation des caractéristiques et besoins de l'opérateur, des exigences liées aux tâches et des possibles erreurs d'utilisation.

### Les lignes directrices au Royaume-Uni

Actuellement, la British Standards Institution publie le *Guide to in-vehicle information systems*, DD 235 : 1996 (guide des systèmes d'information de bord), préparé à la demande du ministère des Transports du Royaume-Uni. Proposé pour la première fois en 1996, il a été ratifié en août 1999; toutefois, comme son nom le sous-entend, l'utilisation de ce guide pour la conception de dispositifs télématiques n'est pas obligatoire au Royaume-Uni. Le guide renferme des recommandations aux « concepteurs, fabricants, fournisseurs et installateurs de systèmes d'information de bord » qui doivent être utilisés par les conducteurs pendant la conduite et s'appliquent à l'ensemble des systèmes d'information, à l'exception de ceux qui informent de l'état du véhicule ou de son équipement tels le compteur de vitesse et les jauges de carburant<sup>22</sup>.

Le guide décrit les étapes de base qui devraient être suivies au moment du processus de conception, incluant une liste de questions à prendre en compte. Il renferme également une ligne de conduite à l'égard de la présentation des renseignements au conducteur, de la conception et de l'emplacement des commandes et des dispositifs, des instructions pour l'utilisateur, des exigences de formation et de la façon d'évaluer les dispositifs télématiques à différentes étapes du processus de conception. Bien que le guide dispense une bonne quantité de renseignements utiles sur les bonnes pratiques ergonomiques, telles les normes ISO susmentionnées, il ne renferme pas de critères d'évaluation en fonction

<sup>18</sup> IEC/CD2 60601-1-6:2002, *Medical electrical equipment — Part 1: General requirement for safety — Collateral standard: 6, Usability*; and ANSI/ AAMI HE74:2001 *Human Factors Engineering of Medical Devices*.

<sup>22</sup> BSI, (1996). *Guide to in-vehicle information systems*. DD 235 : 1996, published by the British Standards Institution, p. 1.

<sup>18</sup> IEC/CD2 60601-1-6:2002, *Medical electrical equipment — Part 1: General requirement for safety — Collateral standard: 6, Usability*; and ANSI/ AAMI HE74:2001 *Human Factors Engineering of Medical Devices*.

<sup>22</sup> BSI, (1996). *Guide to in-vehicle information systems*. DD 235 : 1996, published by the British Standards Institution, p. 1.

In February 2002, the British Department for Transport produced a new document that was intended to replace the guide: *Design Guidelines for Safety of In-vehicle Information Systems*.<sup>23</sup> This guideline document followed the *Safety Checklist for the Assessment of In-vehicle Information Systems: A User's Manual*, published in 1999.<sup>24</sup> The purpose of the Guideline is to serve as "a 'user friendly' synthesis of current knowledge and provide up-to-date guidance on where to locate more detailed information." The Checklist, which includes an 11-page in-depth assessment form with boxes for scoring the suitability of the different characteristics of a device, is meant to serve as "a structured aid to an expert for the assessment of the safety-related features" of a telematics device. Together, these two documents contain a wealth of information on accepted codes and practice, but again no objective criteria upon which to base a safety evaluation.

### **The European Statement of Principles on Human-machine Interface by the Commission of the European Communities**

On December 21, 1999, the Commission of the European Communities issued a five-page recommendation that set out 35 fundamental principles for the design of safe in-vehicle information and communication systems. This recommendation, which was published in the *Official Journal of the European Communities*, invited original equipment and after-market manufacturers to enter into a voluntary agreement to abide by these principles for all telematics devices to be used by the driver while driving. The recommendation also invited the Member States of the European Community "to encourage industry to adhere to this statement of principles and to investigate the adherence to these principles by industry, including after-sales system providers". In addition, Member States were requested, within 12 months, to report to the Commission what steps they and their industries had taken to implement the statement of principles and to provide, within 24 months, an evaluation of the efforts that had been made by their industries to follow them.<sup>25</sup> The Commission is currently reviewing these reports.

The principles cover the design, location, information presentation, interaction with displays and controls, system characteristics, and product information of telematics devices. They are clear, concise, and comprehensive; however, they are qualitative in nature and, therefore, lack a method for ascertaining whether a given telematics device complies with the requirements. In an attempt to provide such a method, the European Commission charged an independent expert group with expanding the principles "in sufficient detail for work to begin on procedures to test if a specific system conforms to the Principles." The result was a 52-page document called: "Report of an Independent Expert

desquels juger de la sécurité du dispositif au moment où il est utilisé par le conducteur au volant.

En février 2002, le ministère britannique des Transports a présenté un nouveau document qui visait à remplacer le guide : *Design Guidelines for Safety of In-vehicle Information Systems*<sup>23</sup> (lignes directrices relatives à la conception sécuritaire des systèmes d'information de bord). Ce document directeur a fait suite au *Safety Checklist for the Assessment of In-vehicle Information Systems: A User's Manual* (liste de vérification de sécurité pour la vérification des systèmes d'information de bord), publié en 1999<sup>24</sup>. Ce document directeur vise à servir de synthèse « conviviale » du savoir actuel et à offrir une orientation à jour sur les sources qui permettent d'obtenir des renseignements plus détaillés. La liste de vérification, qui inclut un formulaire d'évaluation approfondi de onze pages doté de cases qui permettent d'évaluer la pertinence des différentes caractéristiques du dispositif, a été élaborée afin de servir d'aide structurée à l'évaluation des caractéristiques relatives à la sécurité d'un dispositif télématique. Jumelés, ces deux documents contiennent une mine de renseignements sur les codes et pratiques acceptés mais encore une fois, ne fournissent pas de critères objectifs sur lesquels baser une évaluation de la sécurité.

### **La déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine de la Commission des communautés européennes**

Le 21 décembre 1999, la Commission des communautés européennes a publié une recommandation de cinq pages contenant 35 principes de base sur la conception de systèmes d'information de bord et de communication sécuritaires. Cette recommandation, publiée dans le *Journal officiel des Communautés européennes*, invitait les fabricants d'équipement d'origine et de pièces de rechange à prendre part à un accord volontaire sur le respect de ces principes pour tous les dispositifs télématiques à être utilisés par le conducteur au volant. La recommandation invitait également les États membres de l'Union européenne « à encourager l'industrie à adhérer à cette déclaration de principes, à vérifier le respect de ces principes par le secteur industriel, notamment par les fournisseurs de systèmes de seconde monte ». De plus, elle exigeait que les États membres fassent état, dans un délai de 12 mois, des mesures qu'ils avaient mises en branle, de concert avec leur industrie, afin de mettre en œuvre l'énoncé de principes, et qu'ils présentent, dans un délai de 24 mois, une évaluation des efforts entrepris par leur industrie pour le respecter<sup>25</sup>. La Commission étudie actuellement ces rapports.

Les principes touchent la conception, l'emplacement, la présentation d'information, l'interaction avec les dispositifs et commandes, les caractéristiques du système et l'information sur le produit des dispositifs télématiques. Ils sont clairs, concis et extensifs; toutefois, ils sont de nature qualitative et, par conséquent, ne prévoient pas de méthode par laquelle déterminer si un dispositif télématique satisfait aux exigences. Dans une tentative d'offrir une telle méthode, la Commission européenne a mandaté un groupe d'experts indépendant pour étoffer davantage les principes « avec suffisamment de détails pour entamer le travail sur des procédures qui permettraient de vérifier la conformité d'un

<sup>23</sup> Stevens, A., Quimby, A., Board, A., Kersloot, T., and Burns, P.C. (2001). *Design Guidelines for Safety of In-vehicle Information Systems*. Transport Research Laboratory, PA 3721/01, DTLR Transport, Local Government, and Regions, p. 5.

<sup>24</sup> Stevens, A., Board, A., Allen, P., & Quimby, A. (1999). *Safety checklist for the assessment of in-vehicle information systems: a user's manual*. Project report PA3536/99, Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK.

<sup>25</sup> EEC. (1999). *Commission Recommendation of 21 December 1999 on safe and efficient in-vehicle information and communication systems: A European statement of principles on human machine interface*, Official Journal of the European Communities L 19/64, 25.1.2000. European Commission DGXIII, Brussels.

<sup>23</sup> Stevens, A., Quimby, A., Board, A., Kersloot, T., and Burns, P.C. (2001). *Design Guidelines for Safety of In-vehicle Information Systems*. Transport Research Laboratory, PA 3721/01, DTLR Transport, Local Government, and Regions, p. 5.

<sup>24</sup> Stevens, A., Board, A., Allen, P., & Quimby, A. (1999). *Safety checklist for the assessment of in-vehicle information systems: a user's manual*. Project report PA3536/99, Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK.

<sup>25</sup> EEC. (1999). *Commission Recommendation of 21 December 1999 on safe and efficient in-vehicle information and communication systems: A European statement of principles on human machine interface*, Official Journal of the European Communities L 19/64, 25.1.2000. European Commission DGXIII, Brussels.

Group on the Expansion of the Principles laid down in the Commission Recommendation of 21 December 1999 on 'Safe and Efficient In-vehicle Information and Communication Systems' (2000/53/EC)." As the Introduction to the Report explains, "this expansion identifies research needs rather than specific solutions," and does not purport to be the basis of a safety regulation or standard governing telematics devices.

### **The Guideline of the Japan Automobile Manufacturers Association**

Since Japan has the longest and most extensive experience with the use of telematics devices by drivers, its approach to the problem of distraction is of some importance to this discussion. In February 2000, the Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) published version 2.1 of the "Guideline for In-vehicle Display Systems," which is a revision of the initial Guideline that was established in 1990. The Japanese Government has approved the four-page Guideline, which is sufficient to ensure that domestic automotive and telematics device manufacturers abide by its requirements.

The fundamental approach of the Guideline is that telematics devices are to be used by the driver when the demands of driving are low and that in-vehicle display systems must not act as a distraction. This de facto regulation, which applies to all motor vehicles except motorcycles, specifies requirements governing the location of visual displays and the presentation of visual information for systems that operate while the vehicle is in motion. The JAMA Guideline does not treat the presentation of auditory information or the design or evaluation process. In summary form, the requirements of the Guideline are as follows:

- The downward viewing angle and upper edge of the visual display are specified in mathematical terms;
- Televised pictures and recorded video images are forbidden; only static, easy-to-read images that are relevant to driving are permitted;
- Dialling of a ten-key number on a cellular telephone is forbidden;
- Data input, search, and selection of addresses, telephone numbers, or other information are not permitted;
- With regard to navigation systems, maps may not scroll; they may not be searched by topic, area name, or point of interest; requirements are laid out governing the complexity and scale of maps; and a cursor may not be used to set or revise the destination;
- Addresses and telephone numbers of locations may not be displayed on maps, nor may descriptive information appear, such as advertisements, for hotels and restaurants;
- Travel time displays must be recognizable at a glance, without requiring complex calculation by the driver;
- When dynamic traffic information is superimposed on an electronic road map, the map must be automatically simplified to make comprehension easier;
- Cautionary information, such as travel or weather warnings, must be easily distinguishable from other information;
- For written traffic information, scrolling of text is not permitted and the information must not exceed 30 characters or words in length.

système particulier aux principes ». Cela a donné lieu à un document de 52 pages intitulé : « Rapport du groupe d'experts indépendant sur l'expansion des principes élaborés par la recommandation de la Commission, du 21 décembre 1999, sur les systèmes efficaces d'information et de communication de bord dans les véhicules et garantissant une sécurité optimale (2000/53/CE) ». Comme il est indiqué dans l'introduction du rapport, « cette expansion définit des besoins de recherche plutôt que des solutions précises » et ne prétend pas être la base de règlements ou de normes sur la sécurité régissant les dispositifs télématiques.

### **Les lignes directrices de la Japan Automobile Manufacturers Association (association des fabricants d'automobiles du Japon)**

Puisque le Japon possède l'expérience la plus vaste et la plus développée de l'utilisation des dispositifs télématiques par les conducteurs, son approche au problème de la distraction cognitive est d'une certaine importance à cette discussion. En février 2000, la Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) a publié la version 2.1 du « Guideline for In-vehicle Display Systems » (lignes directrices sur les systèmes d'affichage de bord), une mise à jour des lignes directrices d'origine, publiées en 1990. Le gouvernement japonais a approuvé le document d'orientation de quatre pages, ce qui s'avère suffisant pour que les fabricants de dispositifs d'autos et télématiques respectent les exigences qu'il renferme.

L'approche fondamentale du document d'orientation précise que les dispositifs télématiques doivent être utilisés par le conducteur lorsque les exigences de la conduite sont peu élevées, et que les systèmes d'affichage ne doivent pas distraire le conducteur. Ce règlement de fait, qui s'applique à tous les véhicules motorisés sauf les motocyclettes, précise les exigences régissant l'emplacement des dispositifs visuels et la présentation de l'information visuelle des systèmes qui fonctionnent pendant que le véhicule est en mouvement. Le document d'orientation de la JAMA ne traite pas de la présentation de l'information auditive ou de la conception ou du processus d'évaluation. En résumé, les exigences du document d'orientation sont les suivantes :

- L'angle de visibilité vers le bas et l'extrémité supérieure du dispositif de visualisation sont précisés en des termes mathématiques;
- Les images télévisées et les images vidéo enregistrées sont interdites; seules les images statiques, faciles à lire et pertinentes à la conduite sont autorisées;
- La composition d'un numéro à dix touches sur un téléphone cellulaire est interdite;
- L'entrée de données, la recherche et la sélection d'adresses, de numéros de téléphone ou d'autres renseignements ne sont pas autorisées;
- Pour ce qui est des systèmes de navigation, on ne peut pas faire défiler les cartes; on ne peut en faire la recherche selon le sujet, le nom de la région ou le point d'intérêt; des exigences touchent la complexité et l'étendue des cartes; un curseur ne peut servir à sélectionner ou modifier une destination;
- Les cartes ne doivent pas afficher des adresses et numéros de téléphone des lieux, ni des renseignements descriptifs, tels la publicité, au sujet d'hôtels et de restaurants;
- Les avis liés au temps de déplacement doivent être visibles d'un seul coup d'œil et ne pas obliger le conducteur à faire un calcul complexe;
- Lorsque des renseignements dynamiques au sujet de la circulation sont affichés sur la carte routière électronique, la carte doit se simplifier automatiquement afin d'en faciliter la compréhension;

The approach of the JAMA Guideline is design restrictive; however, it tries to ensure that normal human limitations on the amount of information that can be processed at one time are respected.

### **The U.S. “Human Factors Design Guidelines for Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Commercial Vehicle Operations (CVO)”**

In September 1998, the U.S. Department of Transportation’s Federal Highway Administration published design guidelines that apply to telematics devices to be used by both private and commercial drivers.<sup>26</sup> The Guidelines, which were prepared for designers, engineers, and human factors practitioners, provide summaries of good ergonomics practice for 75 distinct design parameters. Detailed advice is presented for the design of device displays, controls, routing and navigation systems, motorist services, safety and warning systems, and augmented signage information. The Guidelines are clear and comprehensive; however, they do not address safety-related questions such as the amount of information that can be presented to a driver without causing undue distraction.

### **The “Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-Vehicle Information and Communication Systems” produced by the Alliance of Automobile Manufacturers**

In July 2000, the U.S. Department of Transportation’s National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) held a public meeting on driver distraction, one of the objectives of which was to obtain information on the efforts being made by motor vehicle manufacturers to limit the driver distraction caused by telematics devices. At that meeting, the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM)<sup>27</sup> announced that it was creating a working group to develop voluntary guidelines for the design of telematics devices. In December 2000, the AAM produced a draft document entitled “Statement of Principles on Human Machine Interface (HMI) for In-Vehicle Information and Communication Systems,” which it submitted to the NHTSA. The draft Statement was intended to be the basis for more fully defining design and performance

- Les renseignements de mises en garde, comme les avertissements sur la circulation et la température, doivent se distinguer facilement des autres renseignements;
- Pour les renseignements écrits sur la circulation, le défilement du texte n’est pas autorisé et les renseignements ne doivent pas excéder 30 caractères ou mots.

L’approche du document d’orientation de la JAMA est restrictive pour ce qui est de la conception; toutefois, elle essaie de veiller à ce que les limites normales humaines sur la quantité d’information pouvant être traitée à un seul moment soient respectées pour certains dispositifs télématiques précis.

### **Le « Human Factors Design Guidelines for Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Commercial Vehicle Operations (CVO) » (les lignes directrices ergonomiques sur la conception des systèmes avancés d’information à l’usager (SAIU) et l’exploitation des véhicules commerciaux (EVC))**

En septembre 1998, le service de gestion des autoroutes fédérales du ministère américain des Transports (U.S. Department of Transportation’s Federal Highway Administration) a publié des lignes directrices sur la conception qui s’appliquent aux dispositifs télématiques qui seront utilisés à la fois par les conducteurs privés et commerciaux<sup>26</sup>. Les lignes directrices, préparées pour les concepteurs, les ingénieurs et les ergonomes, offrent des résumés de bonnes pratiques ergonomiques pour 75 différents paramètres de conception. Elles renferment des avis détaillés sur la conception de la présentation des dispositifs, des commandes, des systèmes d’orientation et de navigation, des services pour automobilistes, des systèmes de sécurité et d’avertissement et sur l’augmentation de l’information sur la signalisation. Les lignes directrices sont claires et généralisées; toutefois, elles n’abordent pas les questions liées à la sécurité comme la quantité d’information pouvant être présentée à un conducteur sans causer de distraction exagérée.

### **« Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-Vehicle Information and Communication Systems » (Énoncé de principes, critères et procédures de vérification sur les interactions du conducteur avec les systèmes perfectionnés d’information et de communication de bord) préparé par l’Alliance of Automobile Manufacturers (l’alliance des fabricants d’automobiles)**

En juillet 2000, le service national de sécurité routière du ministère américain des Transports (U.S. Department of Transportation’s National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA]) a tenu une réunion publique sur la distraction des conducteurs, dont un des objectifs visait à obtenir de l’information sur les efforts déployés par les fabricants d’automobiles pour limiter la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques. À cette réunion, l’Alliance of Automobile Manufacturers (AAM)<sup>27</sup> a annoncé la création d’un groupe de travail chargé d’élaborer des lignes directrices volontaires sur la conception des dispositifs télématiques. En décembre 2000, l’AAM a publié un document provisoire intitulé « Statement of Principles on Human Machine Interface (HMI) for In-Vehicle Information

<sup>26</sup> Campbell, J. L., Carney, C., & Kantowitz, B. H. (1998). *Human Factors Design Guidelines for Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Commercial Vehicle Operations (CVO)*. Washington, DC: Federal Highway Administration (FHWA-RD-98-057). Website: [http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov//JPODOCS/REPT\\_MIS/5Q8011.HTM](http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov//JPODOCS/REPT_MIS/5Q8011.HTM)

<sup>27</sup> The Alliance of Automobile Manufacturers (2002). *Statement of Principles on Human Machine Interface (HMI) for In-Vehicle Information and Communication Systems*. <http://www.autoalliance.org/DF-0402-protected.pdf>

<sup>26</sup> Campbell, J. L., Carney, C., & Kantowitz, B. H. (1998). *Human Factors Design Guidelines for Advanced Traveler Information Systems (ATIS) and Commercial Vehicle Operations (CVO)*. Washington, DC: Federal Highway Administration (FHWA-RD-98-057). Website: [http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov//JPODOCS/REPT\\_MIS/5Q8011.HTM](http://www.itsdocs.fhwa.dot.gov//JPODOCS/REPT_MIS/5Q8011.HTM)

<sup>27</sup> The Alliance of Automobile Manufacturers (2002). *Statement of Principles on Human Machine Interface (HMI) for In-Vehicle Information and Communication Systems*. <http://www.autoalliance.org/DF-0402-protected.pdf>



requirements for telematics devices, a process that was to include extensive consultation with a wide range of interested parties.

In early 2001, the AAM established the Driver Focus-Telematics Working Group, which was comprised of representatives from the major domestic and foreign automobile manufacturers, the U.S. and Canadian public sectors, the insurance industry, the intelligent vehicle community, and the consumer electronics industry. The working group and its various sub-parts met several times over the following year and produced a draft document in April 2002 called the "Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-Vehicle Information and Communication Systems."

The Statement contains 24 principles, 11 of which are provided with measurement and performance criteria. Seven of the principles relate to the information provided by the manufacturer about the device; therefore, they are self-explanatory and do not require further elaboration. The AAM has pledged to continue to sponsor the Working Group, which will allow performance criteria and verification procedures to be developed for the remaining six principles. Members of the AAM have agreed to follow these guidelines in the design and installation of telematics devices in their vehicles.

NHTSA and Transport Canada have not endorsed the AAM document because they believe the guidelines currently allow unduly demanding tasks to be carried out by drivers while driving. There was particular concern with Principle 2.1, which sets the limits on visual distraction. The AAM document specified that in-vehicle tasks should not require glances longer than two seconds and more than 20-seconds of total visual attention. NHTSA have stated that the basis for the 20-second total glance time criterion is weak and there is little evidence that a task requiring 20 seconds of visual attention could be performed safely while driving. Another significant issue was the radio tuning reference task proposed by the AAM. This task was considered to be exceedingly difficult and unlike real radio tuning.

and Communication Systems » (énoncé de principes sur l'interface homme-machine (IHM) pour les systèmes d'information et de communication de bord), qu'il a par la suite présenté au NHTSA. L'énoncé provisoire visait à servir de fondement à la définition approfondie des exigences de conception et de rendement pour les dispositifs télématiques, un processus qui devait inclure une consultation importante avec une grande diversité de parties concernées.

Au début de 2001, l'AAM a créé un groupe de travail sur les dispositifs télématiques axés sur les conducteurs, constitué de représentants provenant des principaux fabricants d'automobiles nationaux et étrangers, les secteurs publics canadiens et américains, l'industrie des assureurs, la collectivité des véhicules intelligents et l'industrie d'appareils électroniques grand public. Le groupe de travail ainsi que ses sous-parties se sont rencontrés à plusieurs reprises au cours de l'année suivante et ont rédigé un document provisoire en avril 2002 intitulé « Statement of Principles, Criteria and Verification Procedures on Driver Interactions with Advanced In-Vehicle Information and Communication Systems » (Énoncé de principes, critères et procédures de vérification sur les interactions du conducteur avec les systèmes perfectionnés d'information et de communication de bord).

L'énoncé renferme 24 principes, dont 11 sont dotés de critères d'évaluation et de rendement. Sept des principes sont liés à l'information offerte par le fabricant au sujet du dispositif; par conséquent, ils sont explicites et ne nécessitent pas davantage de renseignements. L'AAM s'est engagée à continuer de parrainer le groupe de travail, ce qui permettra la rédaction de critères de rendement et de vérification pour les six autres principes. Les membres de l'AAM ont accepté de suivre ces lignes directrices au moment de concevoir et d'installer les dispositifs télématiques dans leurs véhicules.

Le NHTSA et Transports Canada n'ont pas reconnu le document de l'AAM puisque, selon eux, les lignes directrices actuelles permettent aux conducteurs au volant d'exécuter des tâches exagérément absorbantes. Ils étaient particulièrement préoccupés par le principe 2.1 qui touche les limites de la distraction visuelle. Le document de l'AAM précise que les tâches à bord du véhicule ne devraient pas nécessiter des coups d'œil de plus de deux secondes, et une attention visuelle de plus de vingt secondes. Le NHTSA a fait savoir que le fondement du critère sur le coup d'œil total de 20 secondes est faible et que rien ne prouve qu'une tâche nécessitant une attention visuelle de 20 secondes pourrait être exécutée de façon sécuritaire tout en conduisant. Une autre question importante concernait la tâche liée au réglage de la radio de l'AAM. On a conclu que cette tâche était excessivement difficile et ne correspondait pas au réglage habituel de la radio.

**BANK OF CANADA**

Balance Sheet as at May 31, 2003

ASSETS		LIABILITIES	
1.	Gold coin and bullion .....	1.	Capital paid up..... \$ 5,000,000
2.	Deposits in foreign currencies:	2.	Rest fund .....
	(a) U.S. Dollars ..... \$ 288,684,038		25,000,000
	(b) Other currencies ..... 5,395,189	3.	Notes in circulation..... 38,993,042,972
	Total ..... \$ 294,079,227	4.	Deposits:
3.	Advances to:		(a) Government of
	(a) Government of Canada.....		Canada..... \$ 1,677,523,025
	(b) Provincial Governments ...		(b) Provincial
	(c) Members of the Canadian		Governments .....
	Payments Association..... 861,478,450		Banks..... 774,740,463
	Total ..... 861,478,450		(d) Other members of the
4.	Investments		Canadian Payments
	(At amortized values):		Association..... 387,507,730
	(a) Treasury Bills of		(e) Other..... 303,706,601
	Canada ..... 11,265,683,846		Total..... 3,143,477,819
	(b) Other securities issued or	5.	Liabilities in foreign currencies:
	guaranteed by Canada		(a) To Government of
	maturing within three		Canada ..... 151,598,478
	years..... 8,870,120,836		(b) To others.....
	(c) Other securities issued or		Total..... 151,598,478
	guaranteed by Canada	6.	All other liabilities .....
	not maturing within three		365,473,613
	years..... 19,935,915,168		
	(d) Securities issued or		
	guaranteed by a province		
	of Canada .....		
	(e) Other Bills.....		
	(f) Other investments..... 2,633,197		
	Total ..... 40,074,353,047		
5.	Bank premises .....		
	128,907,453		
6.	All other assets .....		
	1,324,774,705		
	Total ..... \$ 42,683,592,882		Total..... \$ 42,683,592,882

**NOTES****MATURITY DISTRIBUTION OF INVESTMENTS IN SECURITIES ISSUED OR GUARANTEED BY CANADA NOT MATURING WITHIN 3 YEARS (ITEM 4(c) OF ABOVE ASSETS):**

(a) Securities maturing in over 3 years but not over 5 years.....	\$ 4,577,812,390
(b) Securities maturing in over 5 years but not over 10 years.....	9,539,165,872
(c) Securities maturing in over 10 years.....	5,818,936,906
	\$ 19,935,915,168
TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER ASSETS RELATED TO SECURITIES PURCHASED UNDER RESALE AGREEMENTS	\$ 531,141,329
TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER LIABILITIES RELATED TO SECURITIES SOLD UNDER REPURCHASE AGREEMENTS	\$

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

L. RHÉAUME  
*Acting Chief Accountant*I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.W. P. JENKINS  
*Senior Deputy Governor*

Ottawa, June 3, 2003

**BANQUE DU CANADA**

Bilan au 31 mai 2003

ACTIF		PASSIF	
1.	Monnaies et lingots d'or.....	1.	Capital versé..... \$ 5 000 000
2.	Dépôts en devises étrangères :	2.	Fonds de réserve ..... 25 000 000
	a) Devises américaines ..... \$ 288 684 038	3.	Billets en circulation ..... 38 993 042 972
	b) Autres devises ..... 5 395 189	4.	Dépôts :
	Total ..... \$ 294 079 227	a)	Gouvernement du
3.	Avances :		Canada..... \$ 1 677 523 025
	a) Au gouvernement du	b)	Gouvernements
	Canada ..... 861 478 450		provinciaux..... 774 740 463
	b) Aux gouvernements	c)	Banques ..... 387 507 730
	provinciaux.....	d)	Autres établissements
	c) Aux établissements membres		membres de
	de l'Association canadienne	e)	l'Association canadienne
	des paiements ..... 861 478 450		des paiements ..... 303 706 601
	Total ..... 861 478 450		Autres dépôts.....
4.	Placements		Total..... 3 143 477 819
	(Valeurs amorties) :	5.	Passif en devises étrangères :
	a) Bons du Trésor du	a)	Au gouvernement du
	Canada ..... 11 265 683 846		Canada..... 151 598 478
	b) Autres valeurs mobilières	b)	À d'autres.....
	émises ou garanties par		Total..... 151 598 478
	le Canada, échéant dans	6.	Divers..... 365 473 613
	les trois ans..... 8 870 120 836		Total..... 42 683 592 882
	c) Autres valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	le Canada, n'échéant pas		
	dans les trois ans..... 19 935 915 168		
	d) Valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	une province.....		
	e) Autres bons..... 2 633 197		
	f) Autres placements.....		
	Total ..... 40 074 353 047		
5.	Locaux de la Banque ..... 128 907 453		
6.	Divers ..... 1 324 774 705		
	Total ..... \$ 42 683 592 882		

**NOTES COMPLÉMENTAIRES**

RÉPARTITION, SELON L'ÉCHÉANCE, DES PLACEMENTS EN VALEURS MOBILIÈRES ÉMISES OU GARANTIES PAR LE CANADA, N'ÉCHÉANT PAS DANS LES TROIS ANS (POSTE 4c) DE L'ACTIF CI-DESSUS) :

a) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans.....	\$ 4 577 812 390
b) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans.....	9 539 165 872
c) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de dix ans.....	5 818 936 906
	\$ 19 935 915 168

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES ACHETÉES EN VERTU DE PRISES EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DE L'ACTIF :

\$ 531 141 329

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES VENDUES EN VERTU DE CESSIONS EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DU PASSIF :

\$

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

*Le comptable en chef suppléant*  
L. RHÉAUME

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la Loi sur la Banque du Canada.

*Le premier sous-gouverneur*  
W. P. JENKINS

Ottawa, le 3 juin 2003

[24-1-o]

**BANK OF CANADA**

## Balance Sheet as at June 4, 2003

ASSETS		LIABILITIES	
1.	Gold coin and bullion .....	1.	Capital paid up..... \$ 5,000,000
2.	Deposits in foreign currencies:	2.	Rest fund .....
	(a) U.S. Dollars ..... \$ 277,084,698		25,000,000
	(b) Other currencies ..... 5,309,729	3.	Notes in circulation..... 38,989,355,741
	Total ..... \$ 282,394,427	4.	Deposits:
3.	Advances to:		(a) Government of
	(a) Government of Canada.....		Canada..... \$ 1,129,801,545
	(b) Provincial Governments ...		(b) Provincial
	(c) Members of the Canadian		Governments .....
	Payments Association..... 454,499,271		Banks..... 390,148,669
	Total ..... 454,499,271		(d) Other members of the
4.	Investments		Canadian Payments
	(At amortized values):		Association..... 47,796,913
	(a) Treasury Bills of		(e) Other..... 305,274,554
	Canada ..... 11,294,142,083		Total..... 1,873,021,681
	(b) Other securities issued or	5.	Liabilities in foreign currencies:
	guaranteed by Canada		(a) To Government of
	maturing within three		Canada ..... 141,282,612
	years..... 8,139,982,373		(b) To others.....
	(c) Other securities issued or		Total..... 141,282,612
	guaranteed by Canada	6.	All other liabilities ..... 333,588,343
	not maturing within three		
	years..... 20,285,109,598		
	(d) Securities issued or		
	guaranteed by a province		
	of Canada .....		
	(e) Other Bills.....		
	(f) Other investments..... 2,633,197		
	Total ..... 39,721,867,251		
5.	Bank premises ..... 129,020,714		
6.	All other assets ..... 779,466,714		
	Total ..... \$ 41,367,248,377		Total..... \$ 41,367,248,377

**NOTES**

## MATURITY DISTRIBUTION OF INVESTMENTS IN SECURITIES ISSUED OR GUARANTEED BY CANADA NOT MATURING WITHIN 3 YEARS (ITEM 4(c) OF ABOVE ASSETS):

(a) Securities maturing in over 3 years but not over 5 years.....	\$ 6,153,467,694
(b) Securities maturing in over 5 years but not over 10 years.....	9,403,103,637
(c) Securities maturing in over 10 years.....	4,728,538,267
	\$ 20,285,109,598
TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER ASSETS RELATED TO SECURITIES PURCHASED UNDER RESALE AGREEMENTS	\$ 522,330,418
TOTAL VALUE INCLUDED IN ALL OTHER LIABILITIES RELATED TO SECURITIES SOLD UNDER REPURCHASE AGREEMENTS	\$

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

L. RHÉAUME  
*Acting Chief Accountant*

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

C. FREEDMAN  
*Deputy Governor*

Ottawa, June 5, 2003

**BANQUE DU CANADA**

Bilan au 4 juin 2003

ACTIF		PASSIF	
1.	Monnaies et lingots d'or.....	1.	Capital versé..... \$ 5 000 000
2.	Dépôts en devises étrangères :	2.	Fonds de réserve..... 25 000 000
	a) Devises américaines..... \$ 277 084 698	3.	Billets en circulation..... 38 989 355 741
	b) Autres devises..... 5 309 729	4.	Dépôts :
	Total..... \$ 282 394 427	a)	Gouvernement du
3.	Avances :		Canada..... \$ 1 129 801 545
	a) Au gouvernement du	b)	Gouvernements
	Canada.....		provinciaux.....
	b) Aux gouvernements	c)	Banques..... 390 148 669
	provinciaux.....	d)	Autres établissements
	c) Aux établissements membres		membres de
	de l'Association canadienne		l'Association canadienne
	des paiements..... 454 499 271		des paiements..... 47 796 913
	Total..... 454 499 271	e)	Autres dépôts..... 305 274 554
4.	Placements		Total..... 1 873 021 681
	(Valeurs amorties) :	5.	Passif en devises étrangères :
	a) Bons du Trésor du	a)	Au gouvernement du
	Canada..... 11 294 142 083		Canada..... 141 282 612
	b) Autres valeurs mobilières	b)	À d'autres.....
	émises ou garanties par		Total..... 141 282 612
	le Canada, échéant dans	6.	Divers..... 333 588 343
	les trois ans..... 8 139 982 373		Total..... \$ 41 367 248 377
	c) Autres valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	le Canada, n'échéant pas		
	dans les trois ans..... 20 285 109 598		
	d) Valeurs mobilières		
	émises ou garanties par		
	une province.....		
	e) Autres bons..... 2 633 197		
	f) Autres placements.....		
	Total..... 39 721 867 251		
5.	Locaux de la Banque..... 129 020 714		
6.	Divers..... 779 466 714		
	Total..... \$ 41 367 248 377		

**NOTES COMPLÉMENTAIRES**

RÉPARTITION, SELON L'ÉCHÉANCE, DES PLACEMENTS EN VALEURS MOBILIÈRES ÉMISES OU GARANTIES PAR LE CANADA, N'ÉCHÉANT PAS DANS LES TROIS ANS (POSTE 4c) DE L'ACTIF CI-DESSUS) :

a) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de trois ans mais dans au plus cinq ans.....	\$ 6 153 467 694
b) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans.....	9 403 103 637
c) Valeurs mobilières arrivant à échéance dans plus de dix ans.....	4 728 538 267
	\$ 20 285 109 598

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES ACHETÉES EN VERTU DE PRISES EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DE L'ACTIF :

\$ 522 330 418

ENCOURS TOTAL DES VALEURS MOBILIÈRES VENDUES EN VERTU DE CESSIONS EN PENSION ET COMPRISES DANS LA CATÉGORIE DIVERS DU PASSIF :

\$

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

*Le comptable en chef suppléant*  
L. RHÉAUME

Je déclare que le bilan ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la Loi sur la Banque du Canada.

*Le sous-gouverneur*  
C. FREEDMAN

Ottawa, le 5 juin 2003

[24-1-0]

**PARLIAMENT****HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Seventh Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002.

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

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

**CHIEF ELECTORAL OFFICER****CANADA ELECTIONS ACT***Determination of Number of Electors*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 137, No. 5, on Monday, June 9, 2003.

[24-1-o]

**PARLEMENT****CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-septième 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 5 octobre 2002.

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

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

**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS****LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Établissement du nombre d'électeurs*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 137, n° 5, le lundi 9 juin 2003.

[24-1-o]

**COMMISSIONS****CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of a Canadian Amateur Athletic Association*

The following notice of proposed revocation was sent to the Canadian amateur athletic association listed below for not meeting the filing requirements as required under the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the Canadian amateur athletic association 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*.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
899673347RR0001	CANADIAN IN-LINE & ROLLER SKATING ASSOCIATION (CIRSA), TORONTO, ONT.

MAUREEN KIDD  
*Director General  
Charities Directorate*

[24-1-o]

*Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
MAUREEN KIDD*

[24-1-o]

**CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of a Canadian Amateur Athletic Association*

Following a request from the Canadian amateur athletic association listed below to have its status revoked, the following notice of proposed revocation was sent:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the Canadian amateur athletic association 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*.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
121415173RR0001	HOCKEY CANADA, CALGARY, ALTA.

MAUREEN KIDD  
*Director General  
Charities Directorate*

[24-1-o]

*Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
MAUREEN KIDD*

[24-1-o]

**CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of a Charity*

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:

**COMMISSIONS****AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation de l'enregistrement d'une association canadienne de sport amateur*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'association canadienne de sport amateur indiquée ci-après parce qu'elle n'a pas présenté sa déclaration tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)(c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'association canadienne de sport amateur mentionnée 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*. »

**AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation de l'enregistrement d'une association canadienne de sport amateur*

À la suite d'une demande présentée par l'association canadienne de sport amateur indiquée ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par la présente que, conformément à l'alinéa 168(1)(c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'association canadienne de sport amateur mentionnée 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*. »

**AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

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 paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c), 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 aux alinéas 168(1)b), 168(1)c), 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
896565934RR0001	AFGHAN REFUGEE AID COMMITTEE (ARAC), SCARBOROUGH, ONT.

MAUREEN KIDD  
*Director General  
Charities Directorate*

[24-1-o]

*Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance*  
MAUREEN KIDD

[24-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### EXPIRY OF ORDER

#### *Carbon Steel Plate*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice, pursuant to subsection 76.03(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), that its order made on May 17, 1999, in Review No. RR-98-004, continuing, without amendment, its finding made on May 17, 1994, in Inquiry No. NQ-93-004, concerning certain hot-rolled carbon steel plate and high-strength low-alloy plate not further manufactured than hot-rolled, heat-treated or not, in cut lengths, originating in or exported from Italy, the Republic of Korea, Spain and the Ukraine, is scheduled to expire (Expiry No. LE-2003-001) on May 17, 2004. Under SIMA, findings of injury or threat of injury and the associated special protection in the form of anti-dumping or countervailing duties expire five years from the date of the last order or finding, unless an expiry review has been initiated before that date. An expiry review will not be initiated unless the Tribunal decides that there is sufficient information to indicate that it is warranted.

Persons or governments requesting or opposing the initiation of an expiry review of the said order should file 20 copies of written public submissions containing relevant information, opinions and arguments, with the Secretary of the Tribunal not later than June 27, 2003. Persons or governments should endeavour to base their submissions exclusively on public information; however, confidential information relevant to the issues before the Tribunal may be filed, if necessary, along with a comprehensive public summary or edited version thereof.

Submissions should address all relevant factors, including:

- the likelihood of continued or resumed dumping of the goods;
- the likely volume and price ranges of dumped imports if dumping were to continue or resume;
- the domestic industry's recent performance, including trends in production, sales, market share and profits;
- the likelihood of injury to the domestic industry if the order were allowed to expire, having regard to the anticipated effects

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### EXPIRATION DE L'ORDONNANCE

#### *Tôles d'acier au carbone*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par la présente, aux termes du paragraphe 76.03(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), que l'ordonnance qu'il a rendue le 17 mai 1999, dans le cadre du réexamen n° RR-98-004, prorogeant, sans modification, ses conclusions rendues le 17 mai 1994, dans le cadre de l'enquête n° NQ-93-004, concernant certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud et certaines tôles d'acier allié résistant à faible teneur, n'ayant subi aucun autre complément d'ouvrage que le laminage à chaud, traitées ou non à chaud, coupées en longueurs, originaires ou exportées de l'Italie, de la République de Corée, de l'Espagne et de l'Ukraine, expirera (expiration n° LE-2003-001) le 17 mai 2004. Aux termes de la LMSI, les conclusions de dommage ou de menace de dommage et la protection spéciale qui y est associée, soit par des droits antidumping ou des droits compensateurs, expirent cinq ans suivant la date de la dernière ordonnance ou des dernières conclusions, à moins qu'un réexamen relatif à l'expiration n'ait été entrepris avant cette date. Un réexamen relatif à l'expiration ne sera entrepris que si le Tribunal décide qu'il y a suffisamment de renseignements pour le convaincre du bien-fondé d'un réexamen.

Les personnes ou les gouvernements qui désirent un réexamen relatif à l'expiration de cette ordonnance, ou qui s'y opposent, doivent déposer auprès du secrétaire du Tribunal, au plus tard le 27 juin 2003, 20 copies de leurs exposés écrits publics faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents. Les personnes ou les gouvernements doivent tenter de ne fonder leurs exposés que sur des renseignements publics; cependant, des renseignements confidentiels portant sur les questions dont est saisi le Tribunal peuvent être déposés, le cas échéant, accompagnés d'un résumé public détaillé ou d'une version révisée de ces exposés.

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

- le fait qu'il y ait vraisemblablement poursuite ou reprise du dumping des marchandises;
- le volume et les fourchettes de prix éventuels des marchandises sous-évaluées s'il y a poursuite ou reprise du dumping;
- les plus récentes données concernant le rendement de la branche de production nationale, notamment les tendances en



- of a continuation or resumption of dumped imports on the industry's future performance;
- any other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry;
- changes in circumstances, domestically or internationally, including changes in the supply of or demand for the goods, and changes in trends in, and sources of, imports into Canada; and
- any other matter that is relevant.

Where there are opposing views, each person or government that filed a submission in response to the notice of expiry will be given an opportunity to respond in writing to the representations of other persons or governments. In these circumstances, the Tribunal will distribute copies of the public submissions to each person or government that filed a submission with the Tribunal. Persons or governments wishing to respond to the submissions must do so not later than July 9, 2003. If confidential submissions have been filed, the Secretary will notify persons or governments and instruct them on how they may access these submissions through qualified counsel.

The Tribunal will issue a decision on July 23, 2003, on whether an expiry review is warranted based on the submissions and representations received and the responses to them.

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

The Tribunal's *Draft Guideline on Expiry Reviews* can be found on its Web site at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca). In addition to providing more detailed information on the proceeding whereby the Tribunal determines if an expiry review is warranted, the draft guideline explains how an expiry review is conducted if the Tribunal determines that one is warranted. In an expiry review, the Commissioner of the Canada Customs and Revenue Agency (the Commissioner) first determines whether the expiry of the order or finding is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing of the goods. If the Commissioner determines that the expiry of the order or finding in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing, the Tribunal will then conduct an inquiry to determine if the continued or resumed dumping or subsidizing is likely to result in injury or retardation. The Tribunal's notice of expiry review will provide more information on the expiry review process.

Written submissions, correspondence 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).

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

Lorsque des points de vue différents sont exprimés, chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé en réponse à l'avis d'expiration aura l'occasion de répondre, par écrit, aux observations des autres personnes ou gouvernements. Dans ces circonstances, le Tribunal fera parvenir des copies des exposés publics à chaque personne ou gouvernement qui a déposé un exposé auprès du Tribunal. Les personnes ou gouvernements qui désirent répondre aux exposés doivent le faire au plus tard le 9 juillet 2003. Si des exposés confidentiels sont déposés, le secrétaire en avisera les personnes ou les gouvernements expliquant la façon de procéder pour avoir accès à ces exposés par l'entremise de conseillers autorisés.

Le Tribunal rendra une décision le 23 juillet 2003 sur le bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration en se basant sur les exposés et les représentations reçus et les réponses à ceux-ci.

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

L'*Ébauche de ligne directrice sur les réexamens relatifs à l'expiration* du Tribunal est disponible sur son site Web, à l'adresse [www.tcce-citt.gc.ca](http://www.tcce-citt.gc.ca). En plus de fournir des renseignements plus détaillés sur la procédure qu'emploie le Tribunal pour décider du bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration, ce document explique la façon dont procède le Tribunal lorsqu'il décide qu'un réexamen est justifié. Dans le cadre d'un réexamen relatif à l'expiration, le commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (le commissaire) détermine, en premier lieu, si l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement des marchandises. Si le commissaire juge que l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions à l'égard de toute marchandise causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement, le Tribunal procédera alors à une enquête pour déterminer si la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement causera vraisemblablement un dommage ou un retard. L'avis de réexamen relatif à l'expiration du Tribunal fournira plus de renseignements sur la procédure d'un réexamen relatif à l'expiration.

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

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

Ottawa, June 3, 2003

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[24-1-o]

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

Ottawa, le 3 juin 2003

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[24-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, 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);
- 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, 405 De Maisonneuve Boulevard E, 2nd Floor, Suite B2300, Montréal, Quebec H2L 4J5, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (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);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (Telephone), (780) 495-3214 (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*

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### DECISIONS

The complete text of the decisions summarized below is available from the offices of the CRTC.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, 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);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2<sup>e</sup> étage, Bureau B2300, Montréal (Québec) H2L 4J5, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

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

*Secrétaire général*

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DÉCISIONS

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

<p>2003-170  Newfoundland Broadcasting Company Limited  St. John's, Argentia, Norris Arm, Stephenville,  Marystown, Bonavista, Corner Brook, Red Rocks, Clarenville,  Bay Bulls, Deer Lake, Glenwood, Grand Bank, Lawn,  St. Alban's, Swift Current, Newfoundland and Labrador</p> <p>Renewal of the broadcasting licence for CJON-TV St. John's and its transmitters from September 1, 2003, to August 31, 2010.</p>	<p>June 3, 2003</p>	<p>2003-170  Newfoundland Broadcasting Company Limited  St. John's, Argentia, Norris Arm, Stephenville,  Marystown, Bonavista, Corner Brook, Red Rocks, Clarenville,  Bay Bulls, Deer Lake, Glenwood, Grand Bank, Lawn,  St. Alban's, Swift Current (Terre-Neuve-et-Labrador).</p> <p>Renouvellement de la licence de radiodiffusion de CJON-TV St. John's et de ses émetteurs du 1<sup>er</sup> septembre 2003 au 31 août 2010.</p>	<p>Le 3 juin 2003</p>
<p>2003-171  Andrew Newman and Andrew Bell, on behalf of a corporation to be incorporated  St. John's, Newfoundland and Labrador</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate an English-language FM radio station in St. John's, Newfoundland and Labrador, expiring August 31, 2009.</p> <p>Newfoundland Broadcasting Company Limited  St. John's, Newfoundland and Labrador</p> <p>Denied — Broadcasting licence to operate an English-language FM radio station in St. John's, Newfoundland and Labrador.</p>	<p>June 3, 2003</p>	<p>2003-171  Andrew Newman et Andrew Bell, au nom d'une société devant être constituée  St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), expirant le 31 août 2009.</p> <p>Newfoundland Broadcasting Company Limited  St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)</p> <p>Refusé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).</p>	<p>Le 3 juin 2003</p>
<p>2003-172  Canadian Broadcasting Corporation  Across Canada</p> <p>Approved — Acquisition of the assets of the Category 1 digital specialty service Country Canada from 3899071 Canada Inc. The licence will expire on August 31, 2007.</p>	<p>June 5, 2003</p>	<p>2003-172  La Société Radio-Canada  L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Acquisition de l'actif du service spécialisé numérique de catégorie 1 appelé Country Canada, de 3899071 Canada Inc. La licence expirera le 31 août 2007.</p>	<p>Le 5 juin 2003</p>
<p>2003-173  Battlefords Tourism and Convention Association Inc.  North Battleford, Saskatchewan</p> <p>Approved — New low-power English-language FM radio programming undertaking providing a tourist information service in North Battleford, Saskatchewan. The licence will expire on August 31, 2009.</p>	<p>June 5, 2003</p>	<p>2003-173  Battlefords Tourism and Convention Association Inc.  North Battleford (Saskatchewan)</p> <p>Approuvé — Exploitation à North Battleford (Saskatchewan) d'une entreprise de programmation de radio FM de faible puissance de langue anglaise offrant un service d'information touristique. La licence expirera le 31 août 2009.</p>	<p>Le 5 juin 2003</p>
<p>2003-174  Réseau Radio Campus Laval  (Sainte-Foy) Québec, Québec</p> <p>Approved — Increase of the effective radiated power of the radio programming undertaking CHYZ-FM (Sainte-Foy) Québec, from 239 watts to 6 000 watts, and change to the authorized coverage contours resulting from the increase in power and an increase in the antenna height.</p>	<p>June 5, 2003</p>	<p>2003-174  Réseau Radio Campus Laval  (Sainte-Foy) Québec (Québec)</p> <p>Approuvé — Augmentation de la puissance apparente rayonnée de l'entreprise de programmation de radio CHYZ-FM (Sainte-Foy) Québec, de 239 watts à 6 000 watts, et modification du périmètre de rayonnement autorisé résultant de l'augmentation de la puissance et de l'augmentation de la hauteur de l'antenne.</p>	<p>Le 5 juin 2003</p>
<p>2003-175  Learning and Skills Television of Alberta Limited  Province of Alberta</p> <p>Approved — Renewal of broadcasting licence for the satellite to cable programming undertaking known as ACCESS, and its transmitters CIAN-TV Calgary and CJAL-TV Edmonton, from September 1, 2003, to August 31, 2010.</p> <p>Approved — Amendment of the current condition of licence, to allow a maximum of 756 minutes of advertising content to be broadcast during each broadcast week.</p>	<p>June 6, 2003</p>	<p>2003-175  Learning and Skills Television of Alberta Limited  Province d'Alberta</p> <p>Approuvé — Renouvellement de licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation du satellite au câble connue sous le nom d'ACCESS et ses émetteurs de télévision CIAN-TV Calgary et CJAL-TV Edmonton, pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2003 au 31 août 2010.</p> <p>Approuvé — Modification de la condition de licence actuelle afin de permettre la diffusion d'un maximum de 756 minutes de contenu publicitaire sur l'ensemble de la semaine de radiodiffusion.</p>	<p>Le 6 juin 2003</p>

2003-176

June 6, 2003

Application by Vidéotron ltée for reconsideration of  
Broadcasting Decision CRTC 2002-299

The decision sets out the Commission's findings with respect to an application by Vidéotron ltée to reconsider and vary certain aspects of Broadcasting Decision CRTC 2002-299. That decision included a mandatory order that set out certain terms and conditions under which Vidéotron ltée and its affiliates, including Câblage QMI inc., must make inside wire available to third parties.

[24-1-o]

2003-176

Le 6 juin 2003

Demande de réexamen de la décision de radiodiffusion  
CRTC 2002-299 présentée par Vidéotron ltée

La décision expose les conclusions du Conseil à l'égard d'une demande de Vidéotron ltée relative au réexamen et à la modification de certains aspects de la décision de radiodiffusion CRTC 2002-299. Cette dernière décision comporte une ordonnance qui fixe les conditions et modalités auxquelles Vidéotron ltée et ses sociétés affiliées, y compris Câblage QMI inc., doivent permettre l'accès des tierces parties au câblage intérieur.

[24-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2003-5-1

Further to its Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2003-5 dated April 10, 2003, relating to a public hearing which will be held as soon as practical following the conclusion of the public hearing announced in Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2003-4, at the Shaw Conference Centre, 9797 Jasper Avenue NW, Edmonton, Alberta, the Commission, following receipt of interventions, announces that it has decided to withdraw the following item from the public hearing and reschedule it at a later date:

#### ITEM 16

Radio du Golfe Inc.  
Chandler and New Carlisle, Quebec

For a licence to operate a French-language FM commercial radio station in Chandler. The licensee also proposes to add an FM transmitter at New Carlisle to broadcast the programming of the new station.

June 6, 2003

[24-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2003-5-1

À la suite de son avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2003-5 du 10 avril 2003 relativement à l'audience publique qui aura lieu dès que possible, à la conclusion de l'audience publique telle qu'elle est annoncée dans l'avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2003-4, au Shaw Conference Centre, 9797, avenue Jasper Nord-Ouest, Edmonton (Alberta), le Conseil, après avoir reçu des interventions, annonce qu'il a décidé de retirer l'article suivant de l'audience publique et de le reporter à une date ultérieure :

#### ARTICLE 16

Radio du Golfe Inc.  
Chandler et New Carlisle (Québec)

En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale, de langue française, à Chandler. La titulaire propose aussi d'ajouter un émetteur FM à New Carlisle afin de diffuser les émissions de la nouvelle station.

Le 6 juin 2003

[24-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED****PLANS DEPOSITED**

Allnorth Consultants Limited 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, Allnorth Consultants Limited 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 Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number 1000233, a description of the site and plans of the Naver Creek Bridge, located at 53°17'56" latitude, 122°28'38" longitude, approximately 35 km north of Quesnel. Naver Creek flows into the Fraser River.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, June 4, 2003

PAUL BLUESCHKE  
*Professional Engineer*

[24-1-o]

**ASSOCIATES FINANCIAL LIFE INSURANCE COMPANY****CHANGE OF NAME**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 576 of the *Insurance Companies Act*, S.C., 1991, c. 47, that Associates Financial Life Insurance Company ("AFLIC") intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions for an order approving the change of the corporate name under which AFLIC insures risks in Canada to the name American Health and Life Insurance Company in English and American, compagnie d'assurance-vie et d'assurance-maladie in French.

ASSOCIATES FINANCIAL  
LIFE INSURANCE COMPANY

[24-4-o]

**BABCOCK & BROWN RAIL FUNDING LLC****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 15, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Termination of Security Interest dated as of May 15, 2003, between Babcock & Brown Rail Funding LLC and Bayerische Hypo-Und Vereinsbank AG;

**AVIS DIVERS****ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED****DÉPÔT DE PLANS**

La société Allnorth Consultants Limited 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 Allnorth Consultants Limited 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 Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000233, une description de l'emplacement et les plans d'un pont au-dessus du ruisseau Naver, aux coordonnées 53°17'56" de latitude et 122°28'38" de longitude, à environ 35 km au nord de Quesnel. Le ruisseau Naver se jette dans le fleuve Fraser.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 4 juin 2003

*L'ingénieur*  
PAUL BLUESCHKE

[24-1-o]

**LES ASSOCIÉS, COMPAGNIE FINANCIÈRE D'ASSURANCE-VIE****CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE**

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions de l'article 576 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, L.C. (1991), ch. 47, que Les Associés, Compagnie financière d'assurance-vie (« ACFAV ») a l'intention de soumettre une demande au surintendant des institutions financières visant à changer la dénomination sociale sous laquelle l'ACFAV assure les risques au Canada à American, compagnie d'assurance-vie et d'assurance-maladie en français et à American Health and Life Insurance Company en anglais.

LES ASSOCIÉS, COMPAGNIE  
FINANCIÈRE D'ASSURANCE-VIE

[24-4-o]

**BABCOCK & BROWN RAIL FUNDING LLC****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 15 mai 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résiliation du contrat de sûreté en date du 15 mai 2003 entre la Babcock & Brown Rail Funding LLC et la Bayerische Hypo-Und Verinsbank AG;

2. Assignment and Assumption Agreement dated as of May 15, 2003, among Babcock & Brown Rail Funding LLC, BBRM Title Holding SPC #1 LLC, Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited and North America Rail Leasing #1 LLC;
3. Memorandum of Lease dated as of May 15, 2003, between Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited and North America Rail Leasing #1 LLC;
4. Memorandum of Mortgage (Title Mortgage) dated as of May 15, 2003, by BBRM Title Holding SPC #1 LLC; and
5. Memorandum of Mortgage (Trust Indenture) dated as of May 15, 2003, between North America Rail Leasing #1 LLC and Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited.

June 4, 2003

McCARTHY TÉTRAULT LLP  
Solicitors

[24-1-o]

2. Convention de cession et de prise en charge en date du 15 mai 2003 entre la Babcock & Brown Rail Funding LLC, la BBRM Title Holding SPC #1 LLC, la Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited et la North America Rail Leasing #1 LLC;
3. Résumé du contrat de location en date du 15 mai 2003 entre la Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited et la North America Rail Leasing #1 LLC;
4. Résumé du contrat d'hypothèque (acte d'hypothèque) en date du 15 mai 2003 par la BBRM Title Holding SPC #1 LLC;
5. Résumé du contrat d'hypothèque (convention de fiducie) en date du 15 mai 2003 entre la North America Rail Leasing #1 LLC et la Lloyds TSB Equipment Leasing (No. 5) Limited.

Le 4 juin 2003

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

[24-1-o]

**CANADIAN HYDRO DEVELOPERS, INC.**

## PLANS DEPOSITED

Canadian Hydro Developers, 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, Canadian Hydro Developers, Inc. 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 Squamish, at Squamish, British Columbia, under deposit number 1000051, a description of the site and plans of the Upper Mamquam Hydroelectric Project, in the Mamquam River, between Raffuse Creek and 9 Mile Bridge, in front of district lot Nos. 1160, 1162, and 1169.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 200-401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S4.

Calgary, June 6, 2003

CANADIAN HYDRO DEVELOPERS, INC.

[24-1-o]

**CANADIAN HYDRO DEVELOPERS, INC.**

## DÉPÔT DE PLANS

La société Canadian Hydro Developers, 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 Canadian Hydro Developers, Inc. 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 Squamish, à Squamish (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000051, une description de l'emplacement et les plans du projet hydroélectrique Upper Mamquam, dans la rivière Mamquam, entre le ruisseau Raffuse et le pont 9 Mile, en face des lots de district 1160, 1162 et 1169.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 401, rue Burrard, Bureau 200, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4.

Calgary, le 6 juin 2003

CANADIAN HYDRO DEVELOPERS, INC.

[24-1-o]

**COMBINED SPECIALTY INSURANCE COMPANY**

## CHANGE OF NAME

Notice is hereby given that Combined Specialty Insurance Company intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions of Canada pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act* to change the name under which it

**COMPAGNIE D'ASSURANCES SPÉCIALISÉES  
COMBINED**

## CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE

Avis est par les présentes donné que la Compagnie d'assurances spécialisées Combined 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*,

insures risks to Virginia Surety Company, Inc., and in French, Compagnie de sûreté Virginia Inc.

May 27, 2003

DAN C. EVANS  
Chief Agent for Canada

[23-4-0]

visant à changer la dénomination sociale en vertu de laquelle celle-ci garantit des risques pour celle de Compagnie de sûreté Virginia Inc. et, en anglais, Virginia Surety Company, Inc.

Le 27 mai 2003

L'agent principal au Canada  
DAN C. EVANS

[23-4-0]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia 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 Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Hants County, 80 Water Street, at Windsor, Nova Scotia, under deposit number 8814, a description of the site and plans of the Elmsdale No. 2 Bridge replacement and temporary detour over Nine Mile River, in Elmsdale, on Trunk No. 2, approximately 0.4 km north of the Trunk No. 2/Route 214 intersection.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Halifax, June 1, 2003

STEVE EISAN  
Professional Engineer

[24-1-0]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### DÉPÔT DE PLANS

Le Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia 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 Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia 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 du comté de Hants, situé au 80, rue Water, à Windsor (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 8814, une description de l'emplacement et les plans de remplacement du pont Elmsdale n° 2 et de la déviation temporaire au-dessus de la rivière Nine Mile, à Elmsdale, sur le tronçon de route n° 2, à environ 0,4 km au nord de l'intersection du tronçon de route n° 2 et de la route 214.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Halifax, le 1<sup>er</sup> juin 2003

L'ingénieur  
STEVE EISAN

[24-1]

## EL-MO LEASING II CORPORATION

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 20, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada relating to El-Mo II Trust No. 2002-D:

1. Memorandum of the Lease Supplement No. D3 effective May 21, 2003, between Wilmington Trust Company and El-Mo Leasing II Corporation;
2. Memorandum of Indenture Supplement No. D3 effective May 21, 2003, between Wells Fargo Bank Northwest, N.A. and Wilmington Trust Company; and

## EL-MO LEASING II 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 20 mai 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada relativement au El-Mo II Trust No. 2002-D :

1. Résumé du supplément du contrat de location n° D3 en vigueur le 21 mai 2003 entre la Wilmington Trust Company et la El-Mo Leasing II Corporation;
2. Résumé du supplément de la convention de fiducie n° D3 en vigueur le 21 mai 2003 entre la Wells Fargo Bank Northwest, N.A. et la Wilmington Trust Company;

3. Memorandum of Partial Assignment of Master Lease effective May 21, 2003, between El-Mo Leasing II Corporation and Wilmington Trust Company.

May 30, 2003

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[24-1-o]

3. Résumé de cession partielle du contrat maître de location en vigueur le 21 mai 2003 entre la El-Mo Leasing II Corporation et la Wilmington Trust Company.

Le 30 mai 2003

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

[24-1-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 May 20, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Lease, dated as of May 13, 2003, as to a (unfiled) lease dated as of February 13, 2003, between Flex Leasing II, LLC, as Lessor, and H. Heller & Co. Inc., as Lessee, with respect to the railcars listed on Annex A attached;
2. Memorandum of Supplement, dated as of May 13, 2003, as to a lease dated as of August 27, 1997, between Flex Leasing Corporation, as Lessor, and Atofina Petrochemicals Inc., as Assignee of Fina Oil and Chemical Company, as Lessee, only as to the railcars listed on Annex A attached; and
3. Memorandum of Full Termination of Use Agreement, dated as of May 13, 2003, as to a letter agreement dated as of August 3, 2000, between Flex Leasing II, LLC, as Lessor, and Chevron Phillips Chemical Company, LP, as Lessee.

May 20, 2003

HEENAN BLAIKIE LLP  
*Solicitors*

[24-1-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 20 mai 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé du contrat de location, daté du 13 mai 2003, ayant trait au bail (non déposé) daté du 13 février 2003, intervenu entre la Flex Leasing II, LLC, en qualité de bailleur, et la H. Heller & Co. Inc., en qualité de preneur à bail, visant les autorails énumérés à son annexe A;
2. Résumé du supplément, daté du 13 mai 2003, ayant trait au contrat de location daté du 27 août 1997, intervenu entre la Flex Leasing Corporation, en qualité de bailleur, et la Atofina Petrochemicals Inc., en qualité de cessionnaire de la Fina Oil and Chemical Company, en qualité de bailleur, uniquement en ce qui a trait aux autorails énumérés à son annexe A;
3. Résumé de l'acte de résiliation complète d'une convention d'utilisation, daté du 13 mai 2003, ayant trait à une lettre d'entente datée du 3 août 2000, intervenu entre la Flex Leasing II, LLC, en qualité de bailleur, et la Chevron Phillips Chemical Company, LP, en qualité de preneur à bail.

Le 20 mai 2003

*Les conseillers juridiques*  
HEENAN BLAIKIE s.r.l.

[24-1-o]

## IBT FUND SERVICES (CANADA) INC.

### NOTICE OF INTENTION

Notice is hereby given of the intention of IBT Fund Services (Canada) Inc. ("IBT") to apply to the Minister of Finance in accordance with subsection 31(1) of the *Trust and Loan Companies Act* (the "Act"), for the issuance of letters patent of continuance to continue IBT as a federal trust company under the Act to be named "IBT Trust Company (Canada)/Société de Fiducie IBT (Canada)".

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before July 28, 2003, to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Toronto, May 30, 2003

JOHN E. HENRY  
*Secretary*

[23-4-o]

## IBT FUND SERVICES (CANADA) INC.

### AVIS D'INTENTION

Avis est donné par les présentes de l'intention de IBT Fund Services (Canada) Inc. (« IBT ») de déposer une demande auprès du ministre des Finances conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), en vue d'obtenir des lettres patentes de continuation permettant de continuer à exploiter IBT en tant que société de fiducie fédérale en vertu de la Loi, laquelle sera exploitée sous le nom de « IBT Trust Company (Canada)/Société de Fiducie IBT (Canada) ».

Toute personne s'objectant à l'émission de ces lettres patentes peut soumettre son objection par écrit au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, avant le 28 juillet 2003.

Toronto, le 30 mai 2003

*Le secrétaire*  
JOHN E. HENRY

[23-4-o]



**JESUS AND ME MINISTRIES OF CANADA**

## RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Jesus and Me Ministries of Canada has changed the location of its head office to the Township of Norfolk, Province of Ontario.

May 30, 2003

ROBERT J. LUKINGS  
*Executive Director*

[24-1-o]

**JESUS AND ME MINISTRIES OF CANADA**

## CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que la Jesus and Me Ministries of Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Norfolk, province d'Ontario.

Le 30 mai 2003

*Le directeur exécutif*  
ROBERT J. LUKINGS

[24-1-o]

**MINISTRY OF NATURAL RESOURCES OF ONTARIO**

## PLANS DEPOSITED

The Ministry of Natural Resources of Ontario, Sudbury District, 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 Ontario Ministry of Natural Resources, Sudbury District, has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Manitoulin, at the Provincial Building, 27 Phipps Street, Gore Bay, Ontario, under deposit number 0070704, a description of the site and plans of the Threenarrows Lake Dam reconstruction, in the outflow of the Threenarrows Lake where it empties into Kirk Creek, Township of Killarney, District of Manitoulin.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Sudbury, June 6, 2003

ERNIE HEERSCHAP  
*Acting District Manager*

[24-1-o]

**MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES DE L'ONTARIO**

## DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Richesses Naturelles de l'Ontario (district de Sudbury) 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 ministère des Richesses Naturelles de l'Ontario (district de Sudbury) a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au Bureau d'enregistrement immobilier du district de Manitoulin, dans l'immeuble du gouvernement de l'Ontario, situé au 27, rue Phipps, Gore Bay (Ontario), sous le numéro de dépôt 0070704, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du barrage du lac Threenarrows, à l'endroit où les eaux du lac Threenarrows se déversent dans le ruisseau Kirk, dans le canton de Killarney, district de Manitoulin.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Sudbury, le 6 juin 2003

*Le chef de district intérimaire*  
ERNIE HEERSCHAP

[24-1-o]

**MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**

## PLANS DEPOSITED

The Ministry of Transportation 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 of British Columbia has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the Government Agent, at 102-350 Barlow Avenue, Quesnel, British Columbia, drawing number 8023-24, Government Agent Reference (deposit) Number 1000054, being the plans for a bridge carrying Tzenzaicut Road No. 828 over Twan Creek, near Castle Rock, British Columbia. The clearance above the 100-year flood level is 1.6 metres, with a channel width of 7.6 metres.

**MINISTRY OF TRANSPORTATION OF BRITISH COLUMBIA**

## DÉPÔT DE PLANS

Le Ministry of Transportation of British Columbia (le ministère des Transports 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 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 l'agent gouvernemental, situé au 350, avenue Barlow, Bureau 102, Quesnel (Colombie-Britannique), le dessin numéro 8023-24, sous le numéro de référence (dépôt) 1000054, lequel est un plan d'un pont sur le chemin Tzenzaicut n° 828, au-dessus du ruisseau Twan, près de Castle Rock (Colombie-Britannique). La hauteur libre sera de 1,6 mètres au-dessus du niveau des eaux le plus élevé depuis 100 ans et la largeur du chenal sera de 7,6 mètres.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 401 Burrard Street, Suite 200, Vancouver, British Columbia V6C 3S4. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

For further information contact Gordon Eisenhuth, Highway Engineering Branch, Ministry of Transportation, 4D-940 Blanshard Street, P.O. Box 9850, Station Prov. Govt., Victoria, British Columbia V8W 9T5.

Victoria, June 2, 2003

JUDITH REID  
*Minister*

[24-1-o]

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 401, rue Burrard, Bureau 200, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

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

Victoria, le 2 juin 2003

*La ministre*  
JUDITH REID

[24-1]

## NEW LIFE LEAGUE

### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that New Life League has changed the location of its head office to the City of Ottawa, Province of Ontario.

May 30, 2003

KEN ROTH  
*Secretary*

[24-1-o]

## NEW LIFE LEAGUE

### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que la New Life League a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Ottawa, province d'Ontario.

Le 30 mai 2003

*Le secrétaire*  
KEN ROTH

[24-1-o]

## PATRIOT RAILCAR HOLDINGS I, LLC

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 29, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale and Assignment and Assumption Agreement dated May 29, 2003, between PLM Financial Services, Inc. and Patriot Railcar Holdings, I, LLC; and
2. Memorandum of Security Agreement dated as of May 29, 2003, between Old Hill Partners, Inc. and Patriot Railcar Holdings I, LLC.

June 5, 2003

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[24-1-o]

## PATRIOT RAILCAR HOLDINGS I, LLC

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 29 mai 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente et convention de cession et de prise en charge en date du 29 mai 2003 entre la PLM Financial Services, Inc. et la Patriot Railcar Holdings I, LLC;
2. Résumé du contrat de garantie en date du 29 mai 2003 entre la Old Hill Partners, Inc. et la Patriot Railcar Holdings I, LLC.

Le 5 juin 2003

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

[24-1-o]

## REGROUPEMENT INNOVATION TRAVAIL ÉDUCATION — R.I.T.E.

### SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Regroupement Innovation Travail Éducation — R.I.T.E. intends to apply to the Ministry of Industry

## REGROUPEMENT INNOVATION TRAVAIL ÉDUCATION — R.I.T.E.

### ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le Regroupement Innovation Travail Éducation — R.I.T.E. demandera au ministre de

for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

June 4, 2003

DENIS S. CHARTRAND  
*President*

[24-1-o]

l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 4 juin 2003

*Le président*  
DENIS S. CHARTRAND

[24-1-o]

## ROBERT OWEN FOUNDATION

### SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Robert Owen Foundation intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

June 3, 2003

ROBERT OWEN FOUNDATION

[24-1-o]

## FONDATION ROBERT OWEN

### ABANDON DE CHARTE

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

Le 3 juin 2003

FONDATION ROBERT OWEN

[24-1-o]

## RURAL MUNICIPALITY OF TURTLE MOUNTAIN

### PLANS DEPOSITED

The Rural Municipality of Turtle Mountain 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 Rural Municipality of Turtle Mountain has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Brandon Land Titles Office, at Brandon, Manitoba, under deposit number R-1106 and registered under registration No. 1128683, a description of the site and plans of replacing an existing bridge in the Pembina River, east of the northeast quarter of Section 17, Township 3, Range 17, west of the principal meridian.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Killarney, June 14, 2003

JIM DOWSETT, CMMA  
*Chief Administrative Officer*

[24-1-o]

## RURAL MUNICIPALITY OF TURTLE MOUNTAIN

### DÉPÔT DE PLANS

La Rural Municipality of Turtle Mountain 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 Rural Municipality of Turtle Mountain a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au Bureau des titres fonciers de Brandon, à Brandon (Manitoba), sous le numéro de dépôt R-1106 et enregistré sous le numéro 1128683, une description de l'emplacement et les plans de remplacement d'un pont au-dessus de la rivière Pembina, à l'est du quart nord-est de la section 17, canton 3, rang 17, à l'ouest du méridien principal.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Killarney, le 14 juin 2003

*Le directeur municipal*  
JIM DOWSETT, CMMA

[24-1]

## SASKATCHEWAN HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

### PLANS DEPOSITED

Saskatchewan Highways and Transportation 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, Saskatchewan Highways and Transportation has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Plan Index System of the Province of Saskatchewan, at Regina, Saskatchewan, under deposit number 101652049, a description of the site and plans of the proposed bridge on Highway

## SASKATCHEWAN HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

### DÉPÔT DE PLANS

La Saskatchewan Highways and Transportation 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 Saskatchewan Highways and Transportation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et dans le système d'indexation de plans de la province de la Saskatchewan, à Regina (Saskatchewan), sous le numéro de dépôt 101652049, une

No. 23, over Emmons Creek, approximately 0.5 km south of Carrot River, Saskatchewan.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Regina, June 2, 2003

HARVEY BROOKS  
*Deputy Minister*

[24-1-o]

## SASKATCHEWAN HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

### PLANS DEPOSITED

Saskatchewan Highways and Transportation 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, Saskatchewan Highways and Transportation has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Plan Index System of the Province of Saskatchewan, at Regina, Saskatchewan, under deposit number 101651992, a description of the site and plans of the proposed bridge on Prairie River Access Road, over the Prairie River, approximately 1 km south of Prairie River, Saskatchewan.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Regina, June 2, 2003

HARVEY BROOKS  
*Deputy Minister*

[24-1-o]

## LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE L'AQUARELLE

### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that La Société canadienne de l'aquarelle has changed the location of its head office to the City of Longueuil, Province of Quebec.

June 1, 2003

DIANE ST-GEORGES  
*President*

[24-1-o]

## TRIMARK TRUST

### DESIGNATED OFFICE FOR THE SERVICE OF ENFORCEMENT NOTICES

Notice is hereby given, in compliance with the *Support Orders and Support Provisions (Trust and Loan Companies)*

description de l'emplacement et les plans d'un pont que l'on propose de construire sur la route n° 23, au-dessus du ruisseau Emmons, à environ 0,5 km au sud de Carrot River (Saskatchewan).

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Regina, le 2 juin 2003

*Le sous-ministre*  
HARVEY BROOKS

[24-1]

## SASKATCHEWAN HIGHWAYS AND TRANSPORTATION

### DÉPÔT DE PLANS

La Saskatchewan Highways and Transportation 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 Saskatchewan Highways and Transportation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et dans le système d'indexation de plans de la province de la Saskatchewan, à Regina (Saskatchewan), sous le numéro de dépôt 101651992, une description de l'emplacement et les plans d'un pont que l'on propose de construire au-dessus du chemin d'accès de Prairie River, au-dessus de la rivière Prairie, à environ 1 km au sud de Prairie River (Saskatchewan).

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Regina, le 2 juin 2003

*Le sous-ministre*  
HARVEY BROOKS

[24-1]

## LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE L'AQUARELLE

### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que La Société canadienne de l'aquarelle a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Longueuil, province de Québec.

Le 1<sup>er</sup> juin 2003

*La présidente*  
DIANE ST-GEORGES

[24-1-o]

## TRIMARK TRUST

### BUREAU DÉSIGNÉ POUR LA SIGNIFICATION D'AVIS D'ORDONNANCE

Avis est par les présentes donné, conformément au *Règlement sur les ordonnances alimentaires et les dispositions alimentaires*

*Regulations*, that Trimark Trust has designated the following office for the service of enforcement notices for all provinces: Trimark Trust, 5140 Yonge Street, Suite 900, Toronto, Ontario M2N 6X7.

June 14, 2003

LEE CHUNG  
Vice-President, Administration

[24-1-o]

(*sociétés de fiducie et de prêt*), que la Fiducie Trimark a désigné le bureau suivant pour la signification des avis d'exécution pour toutes les provinces : Trimark Trust, 5140, rue Yonge, Bureau 900, Toronto (Ontario) M2N 6X7.

Le 14 juin 2003

Le vice-président, Administration  
LEE CHUNG

[24-1-o]

## VILLAGE OF CACHE CREEK

### PLANS DEPOSITED

The Village of Cache Creek 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 Village of Cache Creek 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-Nelson, at Kamloops, British Columbia, under deposit number KV62501, a description of the site and plans of the water main pipe bridge over the Bonaparte River, at the Village of Cache Creek, from Cache Creek Municipal Park, 1500 Quartz Road, to behind the Bear Claw Resort on Cariboo Highway.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 200-401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S4. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Kamloops, June 11, 2003

VILLAGE OF CACHE CREEK

[24-1-o]

## VILLAGE OF CACHE CREEK

### DÉPÔT DE PLANS

Le Village of Cache Creek 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 Village of Cache Creek 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-Nelson, à Kamloops (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt KV62501, une description de l'emplacement et les plans du pont de canalisation pour conduite principale au-dessus de la rivière Bonaparte, dans le village de Cache Creek, du parc municipal de Cache Creek, situé au 1500, chemin Quartz, à l'arrière de la villégiature Bear Claw, sur la route Cariboo.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 401, rue Burrard, Bureau 200, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S4. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Kamloops, le 11 juin 2003

VILLAGE OF CACHE CREEK

[24-1]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Canadian Heritage, Dept. of</b>		<b>Patrimoine canadien, min. du</b>	
Regulations Amending the National Parks of Canada Water and Sewer Regulations.....	1865	Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égoûts dans les parcs nationaux du Canada .....	1865
<b>Health, Dept. of</b>		<b>Santé, min. de la</b>	
Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Surface Coating Materials) .....	1888	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (revêtements).....	1888
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1339 — Spinosad).....	1871	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1339 — spinosad).....	1871
Surface Coating Materials Regulations.....	1875	Règlement sur les revêtements.....	1875
<b>National Farm Products Council</b>		<b>Conseil national des produits agricoles</b>	
Order Amending the New Brunswick Primary Forest Products Order .....	1890	Décret modifiant le Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick .....	1890
<b>Transport, Dept. of</b>		<b>Transports, min. des</b>	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII).....	1893	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII).....	1893

## Regulations Amending the National Parks of Canada Water and Sewer Regulations

### Statutory Authority

*Canada National Parks Act*

### Sponsoring Department

Department of Canadian Heritage

## Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada

### Fondement législatif

*Loi sur les parcs nationaux du Canada*

### Ministère responsable

Ministère du Patrimoine canadien

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

Parks Canada provides water and sewer services for residences and businesses located within the national parks. Under the authority of the *Canada National Parks Act*, the rates for the provision of water and sewer services are set out in the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations*.

The current rates for the provision of water and sewer services to the residences and businesses in the community of Wasagaming in Riding Mountain National Park of Canada are fixed in Schedule VII of the Regulations. Under that Schedule, rates are set out for annual quantity charges for water and annual special charges for sewerage. An annual connection charge is also included for seasonally occupied buildings. Rates are proportioned depending on categories of dwelling units or businesses receiving the services but do not actually take water consumption for individual properties into consideration. The rates were fixed in the Regulations in 1999 and took into account the costs associated with providing the services in the previous fiscal year. The rates were intended to recover costs for the 1999-2000 fiscal year.

Because the rates are fixed, the Regulations must be amended to adjust to fluctuations in operating, maintenance and capital costs for the provision of water and sewer services in the community of Wasagaming. The costs are affected by such things as annual wage increases for labour, increased costs of treatment supplies and ongoing capital improvements for water and sewer infrastructure. Given that these costs are often not known until the end of a fiscal year and that the amendments to the Regulations subsequently take several months to bring into effect, it is very difficult to keep the rates in the Regulations in line with projected costs for the following fiscal year. The method of rate calculation has made cost recovery for provision of these services in the community of Wasagaming very inconsistent.

These amendments would introduce a formula for calculating water and sewer rates for properties in the community which allows for flexibility in reflecting annual changes in operating, maintenance and capital costs. The formulas would allow for yearly adjustments to be made without periodical adjustments to the Regulations. The rates would be established by way of a formula early in the fiscal year and consumers would subsequently be billed to recover the costs for the provision of the services.

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

#### Description

Parcs Canada fournit des services de distribution d'eau et des services d'égouts aux résidences et aux entreprises situées dans les parcs nationaux. En vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, les taux pour ces services sont établis dans le *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada*.

Les droits pour la fourniture des services de distribution d'eau et des services d'égouts aux résidences et aux entreprises de la collectivité de Wasagaming dans le parc national du Canada du Mont-Riding sont établis dans l'annexe VII du Règlement. Des droits proportionnels annuels pour l'eau y sont fixés ainsi que des droits annuels spéciaux pour le service d'égouts. Des droits annuels de raccordement y sont également précisés pour les immeubles à occupation saisonnière. Les droits sont fixés selon le type de logement et commerce qui reçoit le service, mais ne tiennent pas compte de la consommation d'eau pour chacune des propriétés en particulier. Les droits ont été établis dans le Règlement en 1999 et prenaient en considération les coûts associés à la fourniture des services au cours de l'exercice précédent. Ces taux étaient destinés à assurer le recouvrement des coûts pour l'exercice 1999-2000.

Comme ces droits sont fixes, le Règlement doit être modifié pour s'ajuster aux fluctuations des coûts de fonctionnement et d'entretien et au coût en capital occasionnés par la fourniture des services de distribution d'eau et des services d'égouts dans la collectivité de Wasagaming. Les coûts sont influencés par les hausses annuelles du coût de la main-d'œuvre, l'accroissement des coûts de matériel de traitement des eaux et les améliorations continues apportées aux infrastructures hydrauliques et d'égouts. Comme ces coûts ne sont souvent connus qu'à la fin de l'exercice et puisqu'il faut plusieurs mois avant de pouvoir appliquer les modifications apportées au Règlement, il est très difficile de garder les coûts fixés dans le Règlement au niveau des coûts prévus pour l'exercice suivant. La méthode de calcul des coûts a rendu très irrégulier le recouvrement des coûts de ces services dans la collectivité de Wasagaming.

Ces modifications permettront d'instaurer dans la collectivité une formule de calcul des droits pour l'eau et les égouts offerts aux propriétés suffisamment souple pour refléter les changements annuels aux coûts de fonctionnement et d'entretien et au coût en capital. La formule permettra des ajustements annuels qui pourront être faits sans modifications périodiques au Règlement. Les droits seront établis à l'aide d'un barème au début de l'exercice financier et les consommateurs seront par la suite facturés de façon à récupérer les coûts engagés pour les services obtenus.

Rate formulas for water and sewage are provided within the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations* for properties connected to the Parks Canada system in other national parks such as Prince Albert National Park of Canada and Waterton Lakes National Park of Canada. The following formula will be used for calculating water and sewer rates in the community of Wasagaming:

$$(A \times B/12 \times C/D) + (E \times F/G)$$

where

- A is the aggregate of the volume values of the units on the lot,
- B is the number of months of the year during which the owner is permitted to occupy the lot under a lease, permit or licence of occupation,
- C is the total operating and maintenance costs of the water or sewer system,
- D is the aggregate of the lot volume values for all lots in the community that are connected to the water or sewer system,
- E is the aggregate of the base factors of the units on the lot,
- F is the total capital costs of the water or sewer system, and
- G is the aggregate of the base factors for all units in the park that are connected to the water or sewer system.

The formula provides a method of evaluating water and sewage volumes of individual properties in the community relative to one another. The formula is based on the relationship among all costs incurred to provide water and sewer services and the estimated amounts of water consumed or sewerage generated by each individual lot in the community.

A single family-dwelling located on one lot would form the basis of the comparative analysis. This type of building would be taken as one "unit" consuming one "volume" in terms of the water it consumed or the sewage it generated. The two variables would then be multiplied together with the resulting product of one "volume value" being established as the comparative benchmark (1 unit  $\times$  1 volume = 1 volume value).

Each residence or business would then be evaluated in terms of its comparability to the single-family dwelling benchmark and would be assigned its own individual volume value. For example, a hotel would be assigned one unit for every room with full amenities. However, the volume value for each room or unit would be estimated at approximately 50 percent of what a single-family dwelling would consume in water and produce in sewage. If the hotel has 50 units, each representing one room, and the volume value for each is 0.5, the lot-volume value for the hotel would be 25 (50 units  $\times$  0.5 volume value). If the hotel's lot-volume value was 25 and the community operating and maintenance costs were \$100 per lot-volume, then the hotel's annual fee would be \$2,500. By comparison, the single-family dwelling rate would be \$100 (1 lot-volume value  $\times$  \$100).

The formula accommodates the situation where residents or businesses occupy their properties only during a certain number of months during the year. If a resident or business operator occupies the property for seven months, for example, the lot-volume value would further be multiplied by seven-twelfths.

Les droits pour l'eau et les égouts sont établis dans le *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada* pour les propriétés qui s'approvisionnent au réseau de distribution d'eau d'autres parcs nationaux, comme le parc national du Canada de Prince-Albert et le parc national du Canada des Lacs-Waterton. La grille tarifaire qui suit servira au calcul des coûts des services d'eau et d'égouts dans la collectivité de Wasagaming :

$$(A \times B/12 \times C/D) + (E \times F/G)$$

où

- A est la somme des valeurs volumétriques des unités sur le lot;
- B est le nombre de mois de l'année pendant lesquels le propriétaire a le droit d'occuper le lot en vertu d'un bail, d'un permis ou d'un permis d'occupation;
- C représente le coût total de fonctionnement et d'entretien du réseau de distribution d'eau ou du réseau d'égouts;
- D est la somme des valeurs volumétriques des lots de la collectivité qui s'approvisionnent au réseau de distribution d'eau ou du réseau d'égouts;
- E est la somme des facteurs de base des unités sur le lot;
- F est le coût total en capital du réseau de distribution d'eau ou du réseau d'égouts;
- G est la somme des facteurs de base des unités du parc qui s'approvisionnent au réseau de distribution d'eau ou au réseau d'égouts.

La formule prévoit une méthode d'évaluation des volumes d'eau et d'égouts pour chacune des propriétés par rapport l'une à l'autre. Elle est fondée sur la relation qui existe entre tous les coûts engagés pour assurer les services d'eau et d'égouts et le volume estimatif d'eau qu'utilise ou le volume d'eaux usées que produit chacun des lots de la collectivité.

Un logement unifamilial situé sur un lot forme ainsi la base d'une analyse comparative. Ce type d'habitation sera considéré comme une « unité » consommant un « volume » en fonction du volume d'eau qu'utilise ou le volume d'eaux usées que produit chacun. Les deux variables seront par la suite multipliées pour donner une « valeur volumétrique » qui servira de repère comparatif (1 unité  $\times$  1 volume = 1 valeur volumétrique).

Chaque résidence ou commerce sera alors évalué selon sa comparabilité au logement unifamilial repère et se verra attribuer sa propre valeur volumétrique. Par exemple, un hôtel se verra attribuer autant d'unités qu'il compte de chambres avec commodités. Toutefois, la valeur volumétrique de chaque chambre ou unité sera estimée à environ 50 p. 100 du volume d'eau qu'utilise ou du volume d'eaux usées que produit un logement unifamilial. Si l'hôtel compte 50 unités, chacune représentant une chambre, et que la valeur volumétrique de chacune est de 0,5, la somme des valeurs volumétriques de l'hôtel sera de 25 (50 unités  $\times$  0,5 valeur volumétrique). Si la valeur volumétrique de lot de l'hôtel est de 25 et que les coûts de fonctionnement et d'entretien de la collectivité sont de 100 \$ par valeur volumétrique de lot, les droits annuels imposés à l'hôtel seront donc de 2 500 \$. Les droits pour un logement unifamilial seraient comparativement de 100 \$, soit 1 valeur volumétrique  $\times$  100 \$.

La formule s'adapte à la situation où un résident ou un propriétaire de commerce n'occupe une propriété que durant quelques mois pendant l'année. Si un résident ou un propriétaire de commerce occupe une propriété pendant sept mois, par exemple, la valeur volumétrique du lot sera multipliée par sept-douzièmes.



To calculate the distribution of operating costs, the next step in the formula involves adding all lot-volume values in the community to derive aggregate lot-volume value for the community. Total water and sewer operating and maintenance costs for the community are then divided by their respective aggregate lot-volume value to determine the costs incurred by the community to deliver water and sewer services on a per lot-volume basis. Each property's assigned lot-volume value would then be multiplied by the cost per lot-volume to derive the rate for its share of these costs.

To calculate capital costs, each unit on a lot would be assigned a base factor which reflects the fixed cost of bringing the services to the users, independent of the volume of water consumed or sewage generated. To calculate the distribution of capital costs, the next step in the formula adds all the base factors in the community together to derive the aggregate base factor. Total water and sewer capital costs are then divided by its aggregate base factor to determine the capital costs to deliver water and sewer services on a per base factor basis. Each lot's assigned base factor would then be multiplied by the community's cost per base factor to derive the rate for its share of capital costs.

To determine the rate for capital costs, using the 50 room hotel as an example, the base factor would be 50 as each room is considered to be one unit with one base factor per unit. If the annual capital costs for the services are \$100 on a per base factor, the hotel's rate for capital costs recovery would be \$5,000 (50 base factors  $\times$  \$100). This amount would then be added to the hotel's share of operating and maintenance costs to derive the total rate for provision of water and sewer services.

The rates applicable to various categories of properties would depend on how the community representatives and Parks Canada choose to assign volume values and base factors to distribute costs to users of the water and sewer systems. Users will be protected from large increases in rates by the equitable distribution of debt on capital costs which is a typical municipal practice.

These amendments better reflect Treasury Board's Cost Recovery and Charging Policy. This pricing strategy has been articulated through the Parks Canada Revenue Policy (1998). The fundamental premise of both policies is that users should pay for services which provide them with a personal benefit. Treasury Board's policy further stipulates that the approach to regulated pricing for provision of services should be cost-based and Parks Canada's policy interprets this further by establishing full cost recovery as the appropriate pricing strategy for its municipal services, such as the provision of water and sewer services. The amendments, therefore, fulfil the requirements of these policies respecting the recovery of costs for the provision of services.

#### *Alternatives*

Three options were considered. These were the status quo, increases in current rates in the Regulations and the proposed formula for rate calculation.

The status quo is considered unacceptable in view of the current inflexible structure and the federal government's policy on cost recovery and charging, which stipulates that there must be a

Pour calculer le partage du coût de fonctionnement, l'étape suivante de la formule prévoit l'addition de toutes les valeurs volumétriques des lots de la collectivité pour obtenir la somme des valeurs volumétriques des lots de la collectivité. Le coût total de fonctionnement et d'entretien du réseau de distribution d'eau et du réseau d'égouts de la collectivité est ensuite divisé par la somme des valeurs volumétriques de lot pour chacun de ces services pour établir combien il en a coûté à la collectivité pour fournir des services d'eau et d'égouts sur une base individuelle. La valeur volumétrique de lot attribuée à chaque propriété est ensuite multipliée par le coût par valeur volumétrique de lot pour calculer la part de chacune.

Pour calculer le coût en capital, chaque unité d'un lot se verra attribuer un facteur de base qui reflète le coût occasionné par la fourniture des services aux utilisateurs, indépendamment du volume d'eau consommée ou d'eaux usées produites. Pour calculer le partage du coût en capital, l'étape suivante de la formule prévoit l'addition de tous les facteurs de base de la collectivité pour obtenir la somme des facteurs de base. Le coût total en capital occasionné par la fourniture des services de distribution d'eau et des services d'égouts est ensuite divisé par la somme des facteurs de base pour établir le coût en capital qui est occasionné par la fourniture de ces services sur une base individuelle. Le facteur de base attribué à chaque lot sera ensuite multiplié par le coût par facteur de base de la collectivité.

Pour établir les droits reliés au coût en capital en se servant toujours comme exemple de l'hôtel de 50 chambres, le facteur de base sera de 50, puisque chaque chambre est considérée comme une unité constituée d'un facteur de base. Si le coût annuel en capital pour les services est de 100 \$ par facteur de base, le droit de l'hôtel pour permettre le recouvrement du coût en capital sera de 5 000 \$ (soit 50 facteurs de base  $\times$  100 \$). Ce montant sera alors ajouté à la part que doit verser l'hôtel pour le coût de fonctionnement et d'entretien et servira à calculer la somme des droits exigibles pour l'eau et les égouts.

Les droits applicables à diverses catégories de propriétés vont varier suivant la façon dont les représentants de la collectivité et Parks Canada choisiront d'affecter les valeurs volumétriques et les facteurs de base pour partager les coûts entre les usagers des services d'eau et d'égouts. Les utilisateurs seront ainsi protégés contre des augmentations exagérées des droits grâce à une répartition équitable de la dette sur les coûts en capital, ce qui est une pratique municipale courante.

Ces modifications reflètent mieux la Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification du Conseil du Trésor. Cette stratégie de tarification est expliquée dans la Politique sur les recettes de Parcs Canada de 1998. Ces deux politiques reposent sur le principe que les utilisateurs doivent payer pour les services dont ils retirent un bénéfice personnel. La politique du Conseil du Trésor stipule en outre que le mode de tarification des services réglementés devrait être établi selon les coûts; pour sa part, la politique de Parcs Canada va plus loin en énonçant que la stratégie de tarification la plus appropriée est le recouvrement intégral des coûts de tous les services municipaux, tels que les services d'eau et d'égouts. Cependant, ces modifications satisfont également aux exigences de la politique concernant l'équité et à celles qui s'appliquent au recouvrement des coûts des services.

#### *Solutions envisagées*

Trois mesures ont été envisagées, soit le statu quo, une augmentation des droits actuels prévus dans le Règlement et la formule proposée de calcul des droits.

Le statu quo est jugé inacceptable, compte tenu de la rigidité de la structure actuelle et de la politique du Conseil du Trésor sur les droits d'utilisation et le recouvrement des coûts qui stipule que les

relationship between the rates charged and the cost of providing the services. The status quo does not reflect the objective of the policy to promote an approach which fairly charges clients or persons who benefit from services beyond those enjoyed by the general public.

Setting new rates based on current year data would not effectively meet Treasury Board policy. Since 1999, there has been ample evidence that rates need to be adjusted regularly in order to permit cost recovery. The lengthy process of amending Regulations does not allow rates to be adjusted quickly which means that billing does not keep pace with changes in operating, maintenance and capital costs.

Adopting the proposed formula is the most flexible solution for the community in question. Besides being more equitable for consumers, the formula will allow Parks Canada to adjust the rates each operating year, taking into account planned expenditures and water consumption patterns in the community of Wasagaming. Any surplus or deficit resulting from projecting costs will be reflected in the rates established for the subsequent year. This is standard practice in other park communities as well as in municipalities located outside national parks.

#### *Costs and Benefits*

Over the next three to four years, Parks Canada will spend approximately \$3.9 million on a new water treatment plant and \$2.2 million for sewage treatment upgrading in the community of Wasagaming. The water system upgrade is required because the present water source is taken from surface water and engineering studies have concluded that the current system of water treatment presents a significant public health risk. Improvements are required to meet Canadian drinking water standards and will thus ensure the health and safety of residents, business operators and visitors in the park.

The use of the rate calculation formula would allow Parks Canada to recover operating and maintenance costs as well as a fair share of capital expenditures. Cottage owners, for example, in Wasagaming currently pay approximately \$153 per year for water and sewer services. It is expected that water and sewer rates for cottage owners would increase over the next three years to between \$310 and \$325 per year as a result of increased operating costs and the recovery of a portion of the capital costs for the new water system and improvements to the sewer system. Rates for commercial operations are also expected to double. Currently, a typical restaurant is paying approximately \$1,200 per year for water and sewer services. The rates are expected to increase to approximately \$2,500 per year. The rate increases are mostly due to the increase in expenditures for capital improvements.

The amendments to the Regulations would result in additional revenues of approximately \$150,000 per year to Parks Canada and a better distribution of the burden of costs based on the actual use of the water and sewer services. From an environmental standpoint, a rate system based on consumption will encourage consumers to use water wisely. The use of the formula for rate calculation would eliminate the need for costly amendments to the Regulations. No increases in park administration costs would result from this initiative.

droits facturés doivent correspondre aux coûts engagés pour la prestation des services. La situation actuelle ne reflète pas l'intention de la politique, qui est de promouvoir une approche juste par l'imposition de frais équitables aux clients ou aux bénéficiaires de services qui excèdent ceux dont profite le public en général.

Le simple fait de fixer de nouveaux droits basés sur les données de l'année courante ne satisferait pas la politique du Conseil du Trésor. Depuis 1999, il a été constaté que les droits doivent être ajustés régulièrement pour permettre le recouvrement des coûts. La lenteur du processus de modification réglementaire ne permet pas un ajustement rapide des droits, de sorte que la facturation ne suit pas l'évolution des coûts de fonctionnement et d'entretien et les coûts en capital.

La formule proposée représente la solution la plus souple pour la collectivité concernée. Tout en étant plus équitable pour les consommateurs, elle permettra à Parcs Canada d'ajuster rapidement les droits à chaque année d'application et de tenir compte des dépenses prévues et des modes de consommation d'eau de la collectivité de Wasagaming. Tout surplus ou déficit résultant de l'estimation des coûts sera compensé par un ajustement des droits établis pour l'année suivante. Il s'agit là d'une pratique courante dans les autres collectivités de parcs et les municipalités situées à l'extérieur des parcs nationaux.

#### *Avantages et coûts*

Au cours des trois ou quatre prochaines années, Parcs Canada dépensera environ 3,9 millions de dollars pour une nouvelle station de traitement d'eau et 2,2 millions de dollars pour l'entretien de l'installation de traitement des eaux d'égouts dans la localité de Wasagaming. L'amélioration du système d'alimentation en eau est rendue nécessaire en raison du fait que la source actuelle d'approvisionnement vient d'eaux de surface et que des études techniques ont démontré que le système en place peut représenter un risque important pour la santé publique. Ces améliorations doivent être faites pour respecter les normes canadiennes sur l'eau potable et ainsi assurer la santé et la sécurité des résidents, des exploitants d'entreprises et des visiteurs dans le parc.

L'utilisation de la grille tarifaire permettrait à Parcs Canada de recouvrer les coûts d'exploitation et d'entretien, et d'assurer le partage équitable des dépenses en capital. Ainsi, les propriétaires de chalets à Wasagaming payent actuellement environ 153 \$ par année pour les services de distribution d'eau et les services d'égouts. On prévoit que les droits des services d'eau et d'égouts pour les propriétaires de chalets augmenteront au cours des trois prochaines années et représenteront de 310 \$ à 325 \$ par année en raison de l'augmentation des coûts de fonctionnement et du recouvrement d'une partie des coûts en capital pour le nouveau réseau de distribution d'eau et les améliorations au réseau d'égouts. On s'attend aussi à ce que les droits pour les activités commerciales doublent. Actuellement, un restaurant ordinaire paye environ 1 200 \$ par année pour les services d'eau et d'égouts. On prévoit que ces coûts augmenteront à environ 2 500 \$ par année. Cette augmentation est principalement attribuable à l'accroissement des dépenses liées à l'amélioration des immobilisations.

Les modifications au Règlement entraîneront des recettes supplémentaires totalisant environ 150 000 \$ par année pour Parcs Canada et un meilleur partage du fardeau des coûts d'après l'utilisation réelle des services d'eau et d'égouts. D'un point de vue environnemental, une grille tarifaire fondée sur la consommation réelle encouragera les gens à utiliser les ressources en eau de façon intelligente. L'utilisation de grilles tarifaires éliminera la nécessité de faire chaque année des modifications coûteuses au Règlement. Il n'y aura aucune augmentation des dépenses d'administration des parcs à la suite de cette initiative.

### Consultation

Representatives of the community of Wasagaming were consulted several times regarding the proposed changes to the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations*. Discussion of the changes took place with the Wasagaming Community Council which represents the Chamber of Commerce, the Clear Lake Cottage Owners' Association and Clear Lake seasonal campground residents. The Council generally agreed with the proposed rate calculation formula but had concerns with the possibility of factoring in the cost of the debt associated with past capital improvements.

Consultations also took place with the Wasagaming Tenants Association. The Association is an elected body that consists of representatives of the cottage owners, cabin owners and the Chamber of Commerce. Consultations with the Association were continual over the past two years and discussions revolved around two issues. These were the required capital improvements to the water and sewer systems to deal with health and safety measures and the problems associated with fixed rates in the current Regulations.

At the most recent meeting of the Wasagaming Tenants Association in November 2002, Parks Canada representatives discussed the proposed formula-based amendments to the Regulations and the capital program for water and sewer infrastructure at length. While the Association is agreeable to the proposed improvements to the community water and sewer systems and to better distribution operating and maintenance costs, it is opposed to accepting responsibility for the recovery of the portion of the debt associated with past capital improvements in the community. Parks Canada has indicated that it will not pursue the recovery of past capital costs when the amendments to the Regulations come into effect.

### Compliance and Enforcement

Residents and businesses within the national parks have 30 days following receipt of the invoices for water and sewer services to pay the appropriate charges. Where required, various recovery measures, such as written and telephone reminders are used. Occasionally, it is necessary to turn to the courts regarding the non-payment of overdue accounts. As a last resort, a charge could be laid for an offence of the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations* and a maximum fine of \$2,000 could be imposed under the *Canada National Parks Act*.

Parks Canada also has mechanisms in place to resolve disputes. When residents or businesses believe that an error has been made in their billings, for example, they are invited to discuss the matter with the community Sanitation Supervisor. If no agreement is reached, they may send a written request to the Park Community Manager and, when necessary, the case is referred to the Park Superintendent for decision.

### Contact

Mr. Gerry Doré, Chief, Legislation and Regulations, National Parks, Parks Canada, 25 Eddy Street, 4th Floor, Hull, Quebec K1A 0M5, (819) 953-7831 (Telephone), (819) 997-0835 (Facsimile).

### Consultations

Les représentants de la collectivité de Wasagaming ont été consultés plusieurs fois au sujet des changements proposés au *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux*. Les discussions sur les changements ont eu lieu avec le Wasagaming Community Council, qui représente la Chambre de commerce, l'Association des propriétaires de chalets du lac Clear et les résidents du camping saisonnier du lac Clear. Le Conseil s'est montré généralement d'accord avec la grille tarifaire proposée, mais a exprimé des préoccupations quant à la possibilité d'ajouter le coût de la dette rattachée aux améliorations antérieures des immobilisations.

Des consultations ont également eu lieu avec la Wasagaming Tenants Association. L'Association est formée de représentants élus des propriétaires de chalets, des propriétaires de cabines et de la Chambre de commerce. Les consultations avec l'Association se sont déroulées de façon continue au cours des deux dernières années et les discussions ont porté principalement sur deux points, soit les améliorations des immobilisations requises pour le réseau de distribution d'eau et le réseau d'égouts afin de régler les questions en matière de santé et de sécurité, et les problèmes découlant des droits fixés par le règlement actuel.

Lors de la dernière réunion de la Wasagaming Tenants Association en novembre 2002, les représentants de Parks Canada ont discuté en détail des changements proposés au Règlement en ce qui concerne la nouvelle formule et du programme d'immobilisations pour ce qui est de l'infrastructure du réseau de distribution d'eau et du réseau d'égouts. Bien que l'Association soit d'accord avec l'idée d'apporter des améliorations au réseau de distribution d'eau et au réseau d'égouts de la collectivité et de mieux partager les coûts de fonctionnement et d'entretien, elle s'oppose à l'idée d'assumer la responsabilité pour le recouvrement d'une partie de la dette rattachée à des améliorations antérieures des immobilisations dans la collectivité. Parks Canada a laissé entendre qu'il renoncera au recouvrement des coûts antérieurs des immobilisations lorsque les modifications au Règlement entreront en vigueur.

### Respect et exécution

Sur réception des factures d'eau et d'égout, les résidents et les exploitants d'entreprise disposent d'un délai de 30 jours pour acquitter les droits demandés. Au besoin, on utilise divers mécanismes de recouvrement comme des rappels écrits et téléphoniques. Ce n'est qu'à l'occasion que l'on doit prendre des mesures judiciaires pour le non-paiement de comptes en souffrance. En dernier recours, on peut porter une accusation en vertu du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux* et imposer une amende maximale de 2 000 \$ en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

Parks Canada possède aussi un mécanisme pour favoriser la résolution de conflits. Par exemple, lorsque des résidents ou des commerçants croient qu'il y a une erreur dans leur facturation, ils sont invités à en discuter avec le responsable des services sanitaires de la collectivité. À défaut d'une entente, ils peuvent envoyer une demande écrite au gestionnaire urbain et, lorsque nécessaire, le cas est référé au directeur du parc qui prend la décision voulue.

### Personne-ressource

Monsieur Gerry Doré, chef, Questions législatives et réglementaires, Parcs nationaux, Parcs Canada, 25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage, Hull (Québec) K1A 0M5, (819) 953-7831 (téléphone), (819) 997-0835 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 16(1) of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the National Parks of Canada Water and Sewer 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 Mr. Gerry Doré, Chief, Legislative and Regulatory Affairs, National Parks Directorate, Parks Canada, 25 Eddy Street, Hull, Quebec, K1A 0M5 (Fax: (819) 997-0835).

Ottawa, June 12, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS AMENDING THE  
NATIONAL PARKS OF CANADA  
WATER AND SEWER REGULATIONS**

AMENDMENTS

**1. Section 15.1 of the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

**2. The portion of subsection 16(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**16.** (1) Every owner of a lot located in Prince Albert National Park of Canada, Riding Mountain National Park of Canada or Waterton Lakes National Park of Canada shall pay

**3. The portion of section 21 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**21.** A person in Kootenay National Park of Canada or Fundy National Park of Canada who requires water from a park water main for construction purposes shall

**4. The portion of subsection 22(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**22.** (1) If the water supply to a lot in Kootenay National Park of Canada or Fundy National Park of Canada is shut off or interrupted

**5. Sections 23 and 24 of the Regulations are replaced by the following:**

**23.** If a building or business in Kootenay National Park of Canada or Fundy National Park of Canada does not match any of the descriptions set out in Schedules IV and VIII, respectively, the owner shall pay the charge set out in the applicable Schedule for the closest equivalent building or business.

**24.** Charges under these Regulations are payable within 30 days of the date on which a statement of account is sent by the superintendent.

**6. Schedule VII to the Regulations is repealed.**

COMING INTO FORCE

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

[24-1-o]

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1134; SOR/2001-320

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada*, 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 *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à M. Gerry Doré, chef, Affaires législatives et réglementaires, Direction des parcs nationaux, Parcs Canada, 25, rue Eddy, Hull (Québec) K1A 0M5 (télééc. : (819) 997-0835).

Ottawa, le 12 juin 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
SUR LES EAUX ET LES ÉGOUTS DANS LES  
PARCS NATIONAUX DU CANADA**

MODIFICATIONS

**1. L'article 15.1 du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada*<sup>1</sup> est abrogé.**

**2. Le passage du paragraphe 16(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**16.** (1) Le propriétaire d'un lot situé dans le parc national de Prince Albert du Canada, le parc national du Mont-Riding du Canada ou le parc national des Lacs-Waterton du Canada doit payer :

**3. Le passage de l'article 21 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**21.** La personne qui, dans le parc national Kootenay du Canada ou le parc national Fundy du Canada, a besoin de l'eau d'une conduite de distribution d'eau du parc à des fins de construction, doit :

**4. Le passage du paragraphe 22(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**22.** (1) Lorsque l'alimentation en eau d'un lot situé dans le parc national Kootenay du Canada ou le parc national Fundy du Canada est fermée ou interrompue :

**5. Les articles 23 et 24 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**23.** Lorsqu'un bâtiment ou un commerce situé dans le parc national Kootenay du Canada ou le parc national Fundy du Canada ne correspond à aucune des descriptions figurant respectivement aux annexes IV et VIII, le propriétaire doit payer les droits établis à l'annexe applicable au type de bâtiment ou de commerce qui s'y apparente le plus.

**24.** Les droits prévus par le présent règlement sont payables dans les trente jours suivant la date de l'envoi d'un état de compte par le directeur.

**6. L'annexe VII du même règlement est abrogée.**

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[24-1-o]

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 32

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1134; DORS/2001-320

## Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1339 — Spinosad)

### Statutory Authority

*Food and Drugs Act*

### Sponsoring Department

Department of Health

## Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1339 — spinosad)

### Fondement législatif

*Loi sur les aliments et drogues*

### Ministère responsable

Ministère de la Santé

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

Spinosad is registered under the *Pest Control Products Act* as an insecticide for the control of oblique banded leafroller larvae in apples. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the maximum residue limit (MRL) for residues of spinosad [consisting of spinosyn A and spinosyn D] in any food is 0.1 parts per million (p.p.m.).

The Pest Management Regulatory Agency (PMRA), of Health Canada, has recently approved an application to amend the registration of spinosad in order to allow its use for the control of the Colorado potato beetle in potatoes. This proposed regulatory amendment would establish MRLs for residues of spinosad resulting from this use in potatoes, in order to permit the sale of food containing these residues. The regulatory amendment would also specifically list the MRL of 0.1 p.p.m. in apples in the Regulations.

Before making a registration decision regarding a new use of a pest control product, the PMRA conducts the appropriate assessment of the risks and value of the product specific to its proposed use. The registration of the pest control product will be amended if: the data requirements for assessing value and safety have been adequately addressed; the evaluation indicates that the product has merit and value; and the human health and environmental risks associated with its proposed use are acceptable.

The human health risk assessment includes an assessment of dietary risks posed by expected residues of the pest control product, as determined through extensive toxicological studies. An acceptable daily intake (ADI) and/or acute reference dose (ARD) is calculated by applying a safety factor to a no observable adverse effect level or, in appropriate cases, by applying a risk factor which is calculated based on a linear low-dose extrapolation. The potential daily intake (PDI) is calculated from the amount of residue that remains on each food when the pest control product is used according to the proposed label and the intake of that food from both domestic and imported sources in the diet. PDIs are established for various Canadian subpopulations and age groups, including infants, toddlers, children, adolescents and adults. Provided the PDI does not exceed the ADI or ARD for any subpopulation or age group, and the lifetime risk is acceptable, the expected residue levels are established as MRLs under the *Food*

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

#### Description

Le spinosad est homologué comme insecticide, en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, pour lutter contre la larve de tordeuse à bandes obliques dans les pommes. En vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la limite maximale de résidus (LMR) pour le spinosad [comprenant le spinosyne A et le spinosyne D] dans n'importe quel aliment est de 0,1 partie par million (p.p.m.).

L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada a récemment approuvé une demande de modification de l'homologation du spinosad afin de permettre son utilisation pour lutter contre le doryphore de la pomme de terre dans les pommes de terre. La présente modification réglementaire proposée établirait une LMR pour les résidus du spinosad résultant de cette utilisation dans les pommes de terre de manière à permettre la vente d'aliments contenant ces résidus. De plus, la modification réglementaire indiquerait spécifiquement la LMR de 0,1 p.p.m. dans les pommes dans le Règlement.

Avant de prendre une décision quant à l'homologation d'une nouvelle utilisation d'un produit antiparasitaire, l'ARLA évalue attentivement les risques et la valeur du produit, en fonction de l'utilisation précise à laquelle il est destiné. L'homologation du produit antiparasitaire sera modifiée si les conditions suivantes sont réunies : les données exigées en vue de l'évaluation de la valeur et de l'innocuité du produit ont été fournies de manière adéquate; l'évaluation indique que le produit présente des avantages et une valeur; les risques associés à l'utilisation proposée du produit pour la santé humaine et l'environnement sont acceptables.

L'évaluation des risques pour la santé humaine comporte une évaluation des risques alimentaires posés par les résidus prévus du produit antiparasitaire, déterminés à l'aide d'études toxicologiques exhaustives. Une dose journalière admissible (DJA) et/ou une dose aiguë de référence (DAR) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé ou, selon le cas, à l'aide d'un facteur de risque dont le calcul est fondé sur l'extrapolation linéaire d'une faible dose. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment lorsque le produit antiparasitaire est utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette proposée; on tient également compte de la quantité consommée de cet aliment, qu'il soit canadien ou importé. Des DJP sont établies pour divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout-petits, les enfants, les adolescents et les adultes, et sous-populations au Canada. Pourvu que la DJP ne dépasse pas

and *Drugs Act* to prevent the sale of food with higher residue levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI and lifetime risks are very low when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future.

After the review of all available data, the PMRA has determined that MRLs for spinosad of 0.1 p.p.m. in apples and 0.02 p.p.m. in potatoes would not pose an unacceptable health risk to the public.

#### *Alternatives*

Under the *Food and Drugs Act*, the sale of food containing residues of pest control products at a level less than or equal to 0.1 p.p.m. is permitted unless a lower MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of spinosad, establishment of an MRL for potatoes is necessary to support the additional use of a pest control product which has been shown to be both safe and effective, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Even though the sale of food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 p.p.m. would already be prohibited by virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the establishment of an MRL of 0.1 p.p.m. in Table II, Division 15, of the Regulations, for residues of spinosad in apples would provide more clarity regarding the applicable MRL and would clearly indicate that the appropriate risk assessment has been completed. This is in keeping with current trends towards increased openness and transparency of regulatory processes and is consistent with current practices of most pesticide regulatory agencies throughout the world.

#### *Benefits and Costs*

The use of spinosad on potatoes will provide joint benefits to consumers and the agricultural industry as a result of improved management of pests. In addition, this proposed regulatory amendment will contribute to a safe, abundant and affordable food supply by allowing the importation and sale of food commodities containing acceptable levels of pesticide residues.

Some costs may be incurred related to the implementation of analytical methods for analysis of spinosad in the foods mentioned above. Resources required are not expected to result in significant costs to the Government.

#### *Consultation*

Registration decisions, including dietary risk assessments, made by the PMRA are based on internationally recognized risk management principles, which are largely harmonized among member countries of the Organization for Economic Cooperation and Development. Individual safety evaluations conducted by the PMRA include a review of the assessments conducted at the international level as part of the Joint Food and Agriculture Organization of the United Nations/World Health Organization Food Standards Programme in support of the Codex Alimentarius Commission, as well as MRLs adopted by other national health/regulatory agencies.

la DJA ou la DAR pour tout groupe d'âge ou sous-population, et que le risque à vie soit acceptable, les niveaux de résidus prévus sont établis comme LMR en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments dans lesquels les résidus seraient plus élevés. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en deçà de la DJA et que les risques à vie sont très bas lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit antiparasitaire.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé que des LMR pour le spinosad de 0,1 p.p.m. dans les pommes et de 0,02 p.p.m. dans les pommes de terre ne poseraient pas de risque inacceptable pour la santé de la population.

#### *Solutions envisagées*

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau inférieur ou égal à 0,1 p.p.m. est permise, à moins qu'une LMR moins élevée ait été établie au tableau II, titre 15 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas du spinosad, l'établissement d'une LMR pour les pommes de terre est nécessaire en vue d'appuyer l'utilisation additionnelle d'un produit antiparasitaire que l'on a démontré à la fois sûr et efficace, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Même si la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau supérieur à 0,1 p.p.m. serait déjà interdite en vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, l'établissement d'une LMR de 0,1 p.p.m. au tableau II, titre 15, du Règlement pour les résidus du spinosad dans les pommes indiquerait plus clairement quelle est la LMR applicable et aussi que l'évaluation appropriée du risque a été effectuée. Cette démarche suit les tendances actuelles d'ouverture et de transparence accrues des processus réglementaires et correspond aux pratiques actuelles de la plupart des organismes de réglementation de pesticides à travers le monde.

#### *Avantages et coûts*

L'utilisation du spinosad sur les pommes de terre, permettra de mieux lutter contre les ennemis des cultures, ce qui sera profitable aux consommateurs et à l'industrie agricole. De plus, cette modification réglementaire proposée va contribuer à créer des réserves alimentaires sûres, abondantes et abordables en permettant l'importation et la vente d'aliments contenant des résidus de pesticides à des niveaux acceptables.

Il pourrait y avoir des coûts associés à la mise en application de méthodes adéquates pour l'analyse du spinosad dans les aliments susmentionnés. Les ressources exigées ne devraient pas entraîner de coûts importants pour le Gouvernement.

#### *Consultations*

Les décisions réglementaires prises par l'ARLA, y compris les évaluations du risque alimentaire, sont fondées sur des principes de gestion du risque reconnus internationalement; ces principes sont en grande partie harmonisés entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Les évaluations individuelles de la sécurité menées par l'ARLA comportent l'examen des évaluations effectuées à l'échelle internationale dans le cadre du Programme mixte de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et de l'Organisation mondiale de la santé sur les normes alimentaires de la Commission du Codex Alimentarius, ainsi que des LMR adoptées par d'autres organismes de santé nationaux ou organismes chargés de la réglementation.

*Compliance and Enforcement*

Compliance will be monitored through ongoing domestic and/or import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the proposed MRLs for spinosad are adopted.

*Contact*

Geraldine Graham, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Health Canada, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 736-3692 (Telephone), (613) 736-3659 (Facsimile), geraldine\_graham@hc-sc.gc.ca (Electronic mail).

*Respect et exécution*

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux et/ou importés exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que les LMR proposées pour le spinosad seront adoptées.

*Personne-ressource*

Geraldine Graham, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, Santé Canada, Indice d'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 736-3692 (téléphone), (613) 736-3659 (télécopieur), geraldine\_graham@hc-sc.gc.ca (courriel).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 30(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1339 — Spinosad)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Geraldine Graham, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Department of Health, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (tel.: (613) 736-3692; fax: (613) 736-3659; e-mail: geraldine\_graham@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, June 12, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1339 — SPINOSAD)**

## AMENDMENT

**1. Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item S.3:**

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 30(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1339 — spinosad)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Geraldine Graham, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, ministère de la Santé, indice d'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (tél. : (613) 736-3692; téléc. : (613) 736-3659; courriel : geraldine\_graham@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, le 12 juin 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1339 — SPINOSAD)**

## MODIFICATION

**1. Le tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article S.3, de ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 347

<sup>1</sup> C.R.C., c. 870

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 347

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 870

I	II	III	IV
Item No.	Common Chemical Name	Chemical Name of Substance	Maximum Residue Limit p.p.m. Foods
S.3.1	spinosad	(2 <i>R</i> ,3 <i>aS</i> ,5 <i>aR</i> ,5 <i>bS</i> ,9 <i>S</i> ,13 <i>S</i> ,14 <i>R</i> ,16 <i>aS</i> ,16 <i>bR</i> )-2-[(6-deoxy-2,3,4-tri- <i>O</i> -methyl- $\alpha$ -L-mannopyranosyl)oxy]-13-[[2 <i>R</i> ,5 <i>S</i> ,6 <i>R</i> )-5-(dimethylamino)-tetrahydro-6-methyl-2 <i>H</i> -pyran-2yl]oxy]-9-ethyl-2,3,3 <i>a</i> ,5 <i>a</i> ,5 <i>b</i> ,6,9,10,11,12,13,14,16 <i>a</i> ,16 <i>b</i> -tetradecahydro-14-methyl-1 <i>H</i> -as-indaceno[3,2- <i>d</i> ]oxacyclododecin-7,15-dione (spinosyn A) and (2 <i>S</i> ,3 <i>aR</i> ,5 <i>aR</i> ,5 <i>bS</i> ,9 <i>S</i> ,13 <i>S</i> ,14 <i>R</i> ,16 <i>aS</i> ,16 <i>bR</i> )-2-[(6-deoxy-2,3,4-tri- <i>O</i> -methyl- $\alpha$ -L-mannopyranosyl)oxy]-13-[[2 <i>R</i> ,5 <i>S</i> ,6 <i>R</i> )-5-(dimethylamino)-tetrahydro-6-methyl-2 <i>H</i> -pyran-2yl]oxy]-9-ethyl-2,3,3 <i>a</i> ,5 <i>a</i> ,5 <i>b</i> ,6,9,10,11,12,13,14,16 <i>a</i> ,16 <i>b</i> -tetradecahydro-4,14-dimethyl-1 <i>H</i> -as-indaceno[3,2- <i>d</i> ]oxacyclododecin-7,15-dione (spinosyn D)	0.1 Apples 0.02 Potatoes

## COMING INTO FORCE

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

[24-1-o]

I	II	III	IV
Article	Appellation chimique courante	Nom chimique de la substance	Limite maximale de résidu p.p.m. Aliments
S.3.1	spinosad	(2 <i>R</i> ,3 <i>aS</i> ,5 <i>aR</i> ,5 <i>bS</i> ,9 <i>S</i> ,13 <i>S</i> ,14 <i>R</i> ,16 <i>aS</i> ,16 <i>bR</i> )-2-(6-Désoxy-2,3,4-tri- <i>O</i> -méthyl- $\alpha$ -L-mannopyranosyloxy)-13-(4-diméthylamino-2,3,4,6-tétradésoxy- $\beta$ -D-érythropranosyloxy)-9-éthyl-2,3,3 <i>a</i> ,5 <i>a</i> ,5 <i>b</i> ,6,7,9,10,11,12,13,14,15,16 <i>a</i> ,16 <i>b</i> -hexadécahydro-14-méthyl-1 <i>H</i> -8-oxacyclododéca[b]as-indacène-7,15-dione (spinosyne A) et (2 <i>S</i> ,3 <i>aR</i> ,5 <i>aS</i> ,5 <i>bS</i> ,9 <i>S</i> ,13 <i>S</i> ,14 <i>R</i> ,16 <i>aS</i> ,16 <i>bR</i> )-2-(6-Désoxy-2,3,4-tri- <i>O</i> -méthyl- $\alpha$ -L-mannopyranosyloxy)-13-(4-diméthylamino-2,3,4,6-tétradésoxy- $\beta$ -D-érythropranosyloxy)-9-éthyl-2,3,3 <i>a</i> ,5 <i>a</i> ,5 <i>b</i> ,6,7,9,10,11,12,13,14,15,16 <i>a</i> ,16 <i>b</i> -hexadécahydro-4,14-diméthyl-1 <i>H</i> -8-oxacyclododéca[b]as-indacène-7,15-dione (spinosyne D)	0,1 Pommes 0,02 Pommes de terre

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[24-1-o]



## Surface Coating Materials Regulations

Statutory Authority

*Hazardous Products Act*

Sponsoring Department

Department of Health

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The purpose of this regulatory initiative is to improve the protection of the health and safety of Canadians when exposed to surface coating materials. This is accomplished by replacing the current *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations* with the *Surface Coating Materials Regulations* (the Regulations), which apply to all forms of coating materials. The Regulations further restrict the maximum allowable lead level and set a restriction on the maximum allowable mercury level of paints and other surface coating materials. The lead and mercury levels in the Regulations are the accepted background levels or unintentional levels which cannot be eliminated completely from the surface coating materials, and are expressed in the internationally recognized SI units of "mg/kg."

The *Hazardous Products Act* (the Act) prohibits or restricts the advertisement, sale or importation of products which are or are likely to be a danger to the health or safety of the public. Under the authority of the *Hazardous Products Act*, the *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations* were introduced in 1976 to protect the public, especially children, from the toxic effects of lead by restricting the lead content of paints and other liquid coating materials to 0.5 percent weight/weight (5 000 mg/kg).

Subsequent scientific studies have shown that previously considered "safe" lead levels pose a significant risk to the public, especially to children and pregnant women. Exposure to low lead levels in utero and during infancy or early childhood can result in smaller body size, behavioural problems, learning disabilities and reduced intelligence. Lead exposure also increases the risk of miscarriages, stillbirths and premature deliveries in pregnant women.

In September 1977, the intentional addition of lead to consumer paints was banned under the United States Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303), and the maximum allowable lead level in the United States was set at 0.06 percent weight/weight (600 mg/kg). In January 1991, through negotiations with Health Canada, the Canadian Paint and Coatings Association (CPCA) voluntarily adopted this value for all Canadian produced consumer paints.

Mercury is another neurotoxin, especially hazardous to children, that is not included in the current *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations*. Under the voluntary

## Règlement sur les revêtements

Fondement législatif

*Loi sur les produits dangereux*

Ministère responsable

Ministère de la Santé

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

#### Description

Ce projet de réglementation consistant à remplacer l'actuel *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)* par le *Règlement sur les revêtements* (le Règlement), qui s'applique à toutes les formes de revêtements, vise à améliorer la protection de la santé et de la sécurité des Canadiens lorsqu'ils sont exposés aux revêtements. Le Règlement réduit considérablement la teneur en plomb maximale permise et impose une restriction sur la teneur en mercure maximale permise dans la peinture et d'autres revêtements. Les teneurs en plomb et en mercure autorisées par le Règlement correspondent aux niveaux naturels ou involontaires qui ne peuvent être complètement éliminés des revêtements et elles s'expriment en unités SI (mg/kg) reconnues internationalement.

La *Loi sur les produits dangereux* (la Loi) interdit ou réglemente les produits annoncés, vendus ou importés au Canada qui sont susceptibles de représenter un danger pour la santé et la sécurité du public. Le *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)* a été adopté en 1976, sous le régime de la *Loi sur les produits dangereux*, afin de protéger le public, en particulier les enfants, des effets toxiques du plomb, en limitant la teneur en plomb de la peinture et d'autres revêtements liquides à 0,5 p. 100 poids/poids (5 000 mg/kg).

Des études scientifiques subséquentes ont révélé que les concentrations de plomb auparavant jugées « sécuritaires » posent un risque sanitaire considérable, surtout pour les enfants et les femmes enceintes. L'exposition à de faibles concentrations de plomb durant la vie in utero et la petite enfance peut avoir une incidence négative sur la taille et l'intelligence de l'enfant et occasionner des problèmes de comportement et des troubles d'apprentissage. De plus, les femmes enceintes courent un risque plus élevé de faire une fausse couche, de mettre au monde un enfant mort-né et d'accoucher prématurément.

En septembre 1977, l'ajout intentionnel de plomb à la peinture destinée aux consommateurs a été interdit en vertu du Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303) des États-Unis qui limitait désormais la teneur maximale de plomb permise à 0,06 p. 100 poids/poids (600 mg/kg). En janvier 1991, par le biais de négociations avec Santé Canada, l'Association canadienne de l'industrie de la peinture et du revêtement (ACIPR) a volontairement adopté cette valeur pour toute peinture produite au Canada et destinée aux consommateurs.

Le mercure, autre neurotoxine importante particulièrement dangereuse pour les enfants, n'est pas assujéti au *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)* actuellement en

industry program implemented by the CPCA in January 1991, the intentional addition of mercury to Canadian produced consumer paints for interior use was stopped. Since December 2000, mercury-based antimicrobial pesticides are no longer registered under the *Pest Control Products Act* issued by the Pest Management Regulatory Agency (PMRA), and are not allowed to be intentionally added to any Canadian produced interior or exterior paints.

Consequential amendments to Items 2, 9 and 18 of Part I of Schedule I to the *Hazardous Products Act*, and Item 31 of Part II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* reflect the *Surface Coating Materials Regulations*.

Key changes in this regulatory initiative include:

- reduction of the maximum allowable lead content requirement from 5 000 mg/kg (0.5 percent weight/weight) to 600 mg/kg (0.06 percent weight/weight) for surface coating materials used in or around the house or other premises attended by children or pregnant women, or on furniture, toys and other articles for children, as well as on pencils and artist's brushes;
- exemption of certain specific-use, non-residential surface coating materials from the maximum allowable lead content requirement, with precautionary labelling;
- setting of the maximum allowable mercury content requirement to 10 mg/kg (0.001 percent weight/weight) for all surface coating materials;
- a transitional phase-in period for the maximum allowable mercury content requirement for recycled paints, with precautionary labelling; and
- specification of test methodologies that conform to good laboratory practices as set by the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD).

The 600 mg/kg maximum allowable lead level is in harmony with that of the United States Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303). The level is based on a toxicological assessment by the American Academy of Pediatrics Committee on Environmental Health in 1972, which was affirmed by the National Academy of Sciences in 1973. The 10 mg/kg maximum allowable mercury level is unique to Canada. The level is based on a toxicological assessment by Health Canada in 1995. These maximum allowable lead and mercury levels are known to effectively eliminate the intentional addition of lead and mercury in paint, and serve to protect children from toxicity associated with lead and mercury exposure. The lead and mercury remaining in paint is a result of impurities in the paint ingredients, cross-contamination due to other manufacturing processes, and some uncertainty about the precision of testing methods.

According to a 1995 Health Canada survey of six consumer paints labelled to be free of intentionally added lead and mercury, paints were already in compliance with the proposed 10 mg/kg mercury limit. Therefore, 10 mg/kg is an achievable background level for mercury in surface coating materials.

The Regulations and consequential amendments to Parts I and II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* are in line with Health Canada's commitment to eliminate unnecessary lead

vigueur. Conformément au programme de mesures volontaires prises par l'industrie, mis sur pied en janvier 1991 par l'ACIPR, on interdit dorénavant l'ajout intentionnel de mercure à la peinture d'intérieur fabriquée au Canada et destinée aux consommateurs. Depuis décembre 2000, les pesticides antimicrobiens à base de mercure ne sont plus homologués en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires* administrée par l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, et leur ajout intentionnel à toute peinture d'intérieur ou d'extérieur fabriquée au Canada est interdit.

Les modifications corrélatives apportées aux articles 2, 9 et 18 de la partie I de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux*, ainsi qu'à l'article 31 de la partie II de l'annexe I de cette même Loi, reflètent le nouveau *Règlement sur les revêtements*.

Parmi les modifications clés de ce projet de réglementation, on retrouve les suivantes :

- réduction de la teneur en plomb maximale permise de 5 000 mg/kg (0,5 p.100 poids/poids) à 600 mg/kg (0,06 p.100 poids/poids) pour les revêtements utilisés à l'intérieur ou à l'extérieur de la maison, ou dans d'autres lieux fréquentés par les enfants ou les femmes enceintes, ou pour recouvrir des meubles, des jouets et d'autres articles destinés aux enfants, ainsi que des crayons et des pinceaux d'artistes;
- exemption de certains revêtements destinés à un usage spécifique et non résidentiel de la teneur en plomb maximale permise (mentions préventives apposées sur les étiquettes);
- établissement de la teneur en mercure maximale permise à 10 mg/kg (0,001 p.100 poids/poids) pour tous les revêtements;
- période d'introduction progressive transitoire de l'exigence relative à la teneur maximale en mercure permise dans les peintures recyclées, assortie de prescriptions concernant les mentions préventives apposées sur les étiquettes de ces produits;
- description de méthodes d'essai conformes aux pratiques de laboratoire exemplaires mises en place par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

La teneur en plomb maximale permise de 600 mg/kg s'harmonise avec le Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303) des États-Unis. Cette teneur est fondée sur une évaluation toxicologique réalisée par le comité d'hygiène du milieu de l'American Academy of Pediatrics en 1972, dont les résultats ont été confirmés par la National Academy of Sciences en 1973. La teneur en mercure maximale permise de 10 mg/kg est exclusive au Canada. Cette teneur est fondée sur une évaluation toxicologique réalisée par Santé Canada en 1995. Ces teneurs en plomb et en mercure maximales permises sont réputées éliminer efficacement l'ajout intentionnel de plomb et de mercure à la peinture et servent à protéger les enfants de la toxicité associée à l'exposition à ces métaux. Le plomb et le mercure qui restent dans la peinture sont le résultat d'impuretés présentes dans les ingrédients de la peinture, de la contamination croisée due à d'autres procédés de fabrication et d'incertitudes relativement à la précision des méthodes d'essai.

Les résultats d'essais réalisés en 1995 par Santé Canada sur six peintures destinées aux consommateurs et étiquetées comme étant exemptes de plomb et de mercure ajoutés intentionnellement ont révélé que les peintures étaient déjà conformes à la limite proposée de 10 mg/kg de mercure. Par conséquent, la teneur de 10 mg/kg est une teneur naturelle qu'il est possible de respecter en ce qui concerne la présence de mercure dans les revêtements.

Le Règlement et les modifications corrélatives apportées aux parties I et II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* appuient l'engagement de Santé Canada à mettre un terme aux

exposure in children through its proposed Lead Risk Reduction Strategy for Consumer Products, and to protect Canadians against risk factors over which they have little control. The Regulations are also in line with the de-registration of mercury-based antimicrobial pesticides under the *Pest Control Products Act*.

#### Alternatives

##### 1. To continue with the current *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations* (status quo)

The current maximum allowable lead level is 0.5 percent weight/weight (5 000 mg/kg) for paints and other liquid coating materials for use on the interior or exterior surfaces of buildings, furniture or household products, or on furniture, toys and other articles for children, as well as on pencils and artist's brushes. The lead content of other surface coating materials is not regulated, and there is no limit for mercury. Continuing with the current *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations* does not adequately protect the public, especially children and pregnant women, from the toxic effects of lead and mercury in all surface coating materials they may encounter. For these reasons, this option was rejected.

##### 2. To ban the intentional addition of lead and mercury to all paints and other surface coating materials

Lead is commonly added to non-residential surface coating materials because of its anti-corrosion and anti-weathering properties. Lead-based pigments are also used to provide durability and brilliance of colour to a variety of specialty coatings such as artist's paints, coatings for markings and display purposes, and coatings for boats and automobiles. Health Canada is unaware of information which indicates that such surface coating materials pose a health risk to the public if used properly — typically, they are either not readily accessible or the finish is so durable and tightly adhered to the surface, making it difficult for children to chew or chip. In addition, safer and effective non-lead substitutes do not exist for some specialty applications. Banning the intentional addition of lead from certain specific-use, non-residential surface coating materials was consequentially rejected. This harmonizes with the United States Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303).

Mercury was added to paints primarily as a fungicide and preservative. The intentional addition of mercury to Canadian produced paints was banned in December 2000 under the *Pest Control Products Act* issued by PMRA. Under the *Surface Coating Materials Regulations*, this ban is extended to all surface coating materials advertised, sold or imported into Canada, with a transitional phase-in period for recycled paints.

##### 3. To continue with industry self-regulation

Continuing with the program of industry self-regulation without government intervention was rejected because such a voluntary program does not provide the legislative powers necessary to protect the public from hazardous domestic and imported products over which they have little control.

risques inutiles d'exposition des enfants au plomb, tel qu'il est proposé dans le document intitulé : Stratégie de réduction des risques liés au plomb contenu dans des produits destinés aux consommateurs, et à protéger la population canadienne contre les facteurs de risque sur lesquels ils ont peu de contrôle. Le Règlement cadre aussi avec l'annulation de l'homologation des pesticides antimicrobiens à base de mercure en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.

#### Solutions envisagées

##### 1. Maintenir en place l'actuel *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)* [statu quo]

La teneur en plomb maximale permise est actuellement de 0,5 p.100 poids/poids (5 000 mg/kg) dans la peinture et d'autres revêtements intérieurs ou extérieurs d'immeubles, de meubles ou de produits d'entretien, ou de meubles, jouets et autres articles destinés aux enfants, ainsi que de crayons et de pincesaux d'artistes. La teneur en plomb et en mercure des autres revêtements n'est pas réglementée, et aucune limite n'a été fixée pour le mercure. Le *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)* ne protège pas adéquatement le public, en particulier les enfants et les femmes enceintes, contre les effets toxiques du plomb et du mercure dans les revêtements avec lesquels ils peuvent entrer en contact. Cette solution de rechange a donc été rejetée.

##### 2. Interdire l'ajout intentionnel de plomb et de mercure dans la peinture et les autres revêtements

Le plomb est habituellement ajouté aux revêtements à usage non résidentiel en raison de ses propriétés de résistance à la corrosion et aux intempéries. Les pigments à base de plomb sont également employés pour augmenter la durabilité et la brillance des couleurs d'une variété de revêtements spéciaux, comme la peinture d'artistes, les revêtements de marquage et d'affichage, ainsi que les revêtements pour les bateaux et les automobiles. Santé Canada ne possède pas d'information indiquant que de tels revêtements présentent un risque pour la santé de la population lorsqu'ils sont utilisés convenablement. En général, ces revêtements ne sont pas facilement accessibles et ils sont tellement durables et adhérents que les enfants ne peuvent pas les écailler et les mettre dans leur bouche. En outre, il n'existe pas de produits de remplacement sans plomb sécuritaires et efficaces pour certaines applications spécialisées. En conséquence, l'interdiction d'ajout intentionnel de plomb dans certains revêtements destinés à un usage spécifique et non résidentiel a été rejetée. La réglementation canadienne s'harmonise donc avec le Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303) des États-Unis.

Le mercure est ajouté à la peinture pour agir principalement en tant que fongicide et agent de conservation. L'ajout intentionnel de mercure à toute peinture fabriquée au Canada est interdit depuis décembre 2000, conformément à la *Loi sur les produits antiparasitaires* de l'ARLA. En vertu du *Règlement sur les revêtements*, cette interdiction s'applique à tous les revêtements annoncés, vendus ou importés au Canada, à l'exclusion de la peinture recyclée qui bénéficie d'une période d'introduction progressive transitoire.

##### 3. Poursuivre l'auto-réglementation au sein de l'industrie

La solution de poursuivre le programme d'auto-réglementation de l'industrie sans l'intervention du Gouvernement a été rejetée puisqu'un tel programme volontaire ne fournit pas les pouvoirs législatifs nécessaires pour protéger le public contre les produits nationaux et importés qui présentent des risques et sur lesquels il a peu de contrôle.

#### 4. To implement a public information program

Implementing a public information program on the safe use of surface coating materials instead of legislating the lead and mercury limits for these products was rejected because such a program is not only expensive, but it would not adequately address the inherent health hazards of these toxic metals.

#### *Benefits and Costs*

An economic impact assessment entitled "Evaluation of the Regulations for Lead and Mercury Content in Paints" was conducted in 1991. This study assessed the expected costs and benefits associated with limiting lead to 600 mg/kg in paints and other surface coating materials applied to consumer items and in some exterior applications which could come into contact with children. The study also assessed the impacts of banning the use of mercury compounds in surface coating materials intended for interior and exterior uses. The assessment was performed using a standard cost-benefit framework, which measures impacts in terms of their social values. Copies of this study may be obtained from the contact listed at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement.

Costs were assessed based on the value of the extra resources required to produce surface coating materials with reduced lead and mercury levels. Cost data came primarily from industry representatives (personal interviews and a focus group), as well various government departments responsible for the purchase of large quantities of surface coating materials.

Benefits were assessed based on the willingness of the public to pay more for surface coating materials with reduced lead and mercury levels. The willingness to pay more indicates public perception of the health risks associated with lead and mercury in surface coating materials, as well as their desire to reduce the risks. Benefit data came primarily from a mall intercept study of 200 consumers of surface coating materials.

The assessment also took into account:

- scientific and medical information from literature sources and from discussions with health officials on the health risks of lead and mercury;
- information on the performance and quality characteristics of surface coating materials formulated with and without lead and mercury; and
- information from discussions with regulators in other jurisdictions, including the United States.

Since the assessment was conducted in 1991, industry has maintained or improved its formulations to reduce the levels of lead and mercury in their products. In addition, the public is equally or more aware of the health risks related to toxic substances such as lead and mercury, and the public has an equal or greater desire to reduce these risks. Therefore, the 1991 assessment is considered to accurately or conservatively represent the current economic impact of reducing lead and mercury levels in surface coating materials.

To update the dollar values presented in the 1991 economic impact assessment, a conversion factor of 1.164 was used. This factor represents the ratio between the average annual Consumer

#### 4. Mettre en place un programme d'information du public

La solution consistant à mettre en place un programme d'information du public au sujet de l'utilisation sécuritaire des revêtements au lieu d'adopter des mesures réglementant leur teneur maximale en plomb et en mercure a été rejetée puisqu'un tel programme n'est pas seulement coûteux, mais également inadéquat pour ce qui est de prévenir les risques pour la santé associés à ces métaux toxiques.

#### *Avantages et coûts*

En 1991, une étude sur l'évaluation de l'incidence économique a résulté en la rédaction du rapport intitulé « Étude des règlements relatifs à la teneur en plomb et en mercure des peintures ». L'étude avait pour but d'évaluer les coûts et les avantages prévus qui sont associés à une teneur en plomb maximale de 600 mg/kg dans la peinture et d'autres revêtements appliqués sur des articles grand public auxquels peuvent être exposés les enfants. De plus, elle visait à évaluer l'incidence d'une interdiction d'utiliser les composés de mercure dans les revêtements destinés tant à l'usage intérieur qu'à l'usage extérieur. L'évaluation a été faite à partir d'une analyse coûts-avantages standard mesurant l'incidence en fonction des valeurs sociales du plomb et du mercure. Il est possible d'obtenir un exemplaire de cette étude en communiquant avec la personne dont les coordonnées figurent à la fin du présent document.

Les coûts ont été évalués en fonction de la valeur des ressources supplémentaires nécessaires pour produire des revêtements contenant des concentrations réduites en mercure et en plomb. Les données relatives au coût ont été obtenues essentiellement auprès des représentants de l'industrie (entrevues individuelles et groupes de discussion) et des divers ministères responsables de l'achat de grandes quantités de revêtements.

Les avantages ont été évalués par le biais d'un questionnaire visant à déterminer si le public était disposé à payer davantage pour obtenir un revêtement à teneur réduite en mercure et en plomb. Le fait que le public est disposé à payer davantage démontre que les gens sont conscients des risques pour la santé reliés au plomb et au mercure dans les revêtements et qu'ils désirent réduire les risques. Les données au sujet des avantages ont été obtenues essentiellement au moyen d'un sondage réalisé dans un centre commercial auprès de 200 consommateurs.

L'évaluation a également tenu compte :

- de renseignements scientifiques et médicaux tirés de publications et de discussions avec des dirigeants du secteur des soins de la santé au sujet des risques pour la santé liés au plomb et au mercure;
- de renseignements sur le rendement et les propriétés qualitatives des revêtements qui contiennent ou non du plomb et du mercure;
- de renseignements provenant de discussions avec des organismes de réglementation ailleurs dans le monde, y compris aux États-Unis.

Depuis l'évaluation de la situation menée en 1991, l'industrie a maintenu ou amélioré sa formule afin de réduire la teneur en plomb et en mercure dans ses produits. En plus, le public est au courant ou mieux informé des risques pour la santé reliés aux substances toxiques telles que le plomb et le mercure, et il désire ou désire davantage réduire ces risques. Par conséquent, l'on considère que l'évaluation de la situation menée en 1991, reflète avec précision ou sans exagération l'impact économique actuel de réduction en mercure et en plomb dans les revêtements.

Afin de refléter la valeur actuelle du dollar au regard de l'évaluation de l'incidence économique de 1991, nous avons utilisé un facteur de conversion de 1,164. Ce dernier représente le rapport

Price Index (CPI) for 1992 and 2001. The CPI is a measure of the rate of price change for goods and services bought by Canadian consumers, and is the most widely used indicator of price changes in Canada.

### Costs

Costs are associated with the extra expenditure required for substitutes used to meet the intended purpose(s) for the lead and mercury found in various product formulations, and the negative impacts on the performance or quality of the product when made with the substitute. These costs are relevant only if substitutions for lead and mercury occur as a result of the regulatory change.

The CPCA represents more than 90 percent of consumer paint production in Canada. In January 1991, CPCA members voluntarily agreed to stop the intentional addition of lead to all consumer paints and mercury to consumer paints for interior use. In December 2000, the addition of mercury to all Canadian produced paints was prohibited under the *Pest Control Products Act*. Therefore, the majority of the Canadian paint industry is already producing consumer paints containing no more than 600 mg/kg lead and no more than 10 mg/kg mercury. The cost of the regulatory change for the remainder of industry that does not currently adhere to these limits for lead and mercury is shown in Tables 1 and 2.

entre l'IPC (indice des prix à la consommation) annuel moyen pour 1992 et l'IPC annuel moyen pour 2001. L'IPC est l'indice le plus utilisé au Canada pour mesurer le changement survenu dans le niveau moyen des prix de détail des biens et services habituellement consommés par les Canadiens.

### Coûts

Les coûts sont entraînés par les dépenses supplémentaires nécessaires associées aux produits utilisés pour remplacer le plomb ou le mercure dans la composition des revêtements ainsi que par les incidences négatives sur le rendement ou la qualité des revêtements fabriqués à partir de tels produits. Ces coûts ne sont pertinents que si des produits de remplacement sont utilisés à la suite d'une modification de la réglementation.

L'ACIPR représente plus de 90 p. 100 de la production canadienne de peinture destinée aux consommateurs. En janvier 1991, les membres de l'ACIPR ont volontairement convenu d'éliminer l'ajout de plomb dans toutes les peintures destinées aux consommateurs et de mercure dans les peintures d'intérieur destinées aux consommateurs. Depuis décembre 2000, l'ajout de mercure dans toutes les peintures fabriquées au Canada est interdit en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*. En conséquence, une grande partie des usines de l'industrie de la peinture canadienne produisent déjà de la peinture destinée aux consommateurs qui ne contient pas plus de 600 mg/kg de plomb et de 10 mg/kg de mercure. Les coûts de la modification réglementaire pour les usines de peinture qui n'observent pas encore les limites maximales de plomb et de mercure sont présentés dans les tableaux 1 et 2.

**Table 1. Cost of Reductions in the Use of Lead in Surface Coating Materials**

Product	Lead Level (mg/kg)	Intended Purpose of Lead	Cost Impact (per 4 litres)	Performance or Quality Impact
<b>Consumer Products:</b>				
interior and exterior oil-based products	1 000-2 000 maximum 4 500	drier	\$0.03-0.06	impacts are marginal, and include: <ul style="list-style-type: none"> <li>increased drying times</li> <li>yellowing in white paint</li> <li>less hardness and gloss</li> <li>less forgiving to humidity or film thickness</li> <li>colour change before product dries</li> <li>less corrosion resistance</li> <li>less stain control</li> </ul>
exterior oil-based products	50 000	colour	\$1.46	<ul style="list-style-type: none"> <li>poor colour match to old formulation</li> </ul>
sealants	200 000	seal tannins	\$2.33	<ul style="list-style-type: none"> <li>more coats needed</li> </ul>
<b>Commercial Products:</b> limited commercial use; costs not applicable under the <i>Surface Coating Materials Regulations</i>				

**Tableau 1. Coûts associés à la réduction du plomb dans la fabrication de revêtements**

Produit	Teneur en plomb (mg/kg)	Fonction recherchée du plomb	Incidence sur le coût (pour un contenant de 4 litres)	Incidence sur le rendement ou la qualité
<b>Produits grand public :</b>				
produits d'intérieur et d'extérieur à base d'huile	1 000-2 000 maximum 4 500	siccatif	0,03-0,06 \$	incidences variables, comme : <ul style="list-style-type: none"> <li>augmentation de la durée de séchage</li> <li>pigmentation jaunâtre dans la peinture blanche</li> <li>réduction de la dureté et de la brillance</li> <li>tolérance réduite à l'égard de l'humidité et de l'épaisseur de couches</li> <li>changement de la couleur avant le séchage du produit</li> <li>réduction de la résistance à la corrosion</li> </ul>

Produit	Teneur en plomb (mg/kg)	Fonction recherchée du plomb	Incidence sur le coût (pour un contenant de 4 litres)	Incidence sur le rendement ou la qualité
<b>Produits grand public :</b>				
produits d'extérieur à base d'huile	50 000	couleur	1,46 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>réduction de la résistance à l'encrassement</li> <li>peu d'harmonie des couleurs avec d'anciens produits</li> </ul>
produits d'impression	200 000	scellement des tannins	2,33 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>plusieurs couches nécessaires</li> </ul>
<b>Produits commerciaux :</b> utilisation commerciale restreinte; coûts non applicables en vertu du <i>Règlement sur les revêtements</i>				

**Table 2. Cost of Reductions in the Use of Mercury in Surface Coating Materials**

Product	Mercury Level (mg/kg)	Intended Purpose of Mercury	Cost Impact (per 4 litres)	Performance or Quality Impact
<b>Consumer Products:</b>				
interior water-based and oil-based products	45-120	preservative	\$0.00-0.02	<ul style="list-style-type: none"> <li>somewhat less resistant to in-can spoilage</li> </ul>
exterior water-based and oil-based products	250-700 maximum 4 000	fungicide mildewcide preservative	\$0.58	<ul style="list-style-type: none"> <li>less mildew resistance</li> <li>narrower killing range</li> </ul>
<b>Commercial Products:</b> none found				

**Tableau 2. Coûts associés à la réduction du mercure dans la fabrication de revêtements**

Produit	Teneur en mercure (mg/kg)	Fonction recherchée du mercure	Incidence sur le coût (pour un contenant de 4 litres)	Incidence sur le rendement ou la qualité
<b>Produits grand public :</b>				
produits d'intérieur à base d'eau et d'huile	45-120	agent de conservation	0,00-0,02 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>résistance quelque peu réduite à la dégradation en pot</li> </ul>
produits d'extérieur à base d'eau et d'huile	250-700 maximum 4 000	fongicide, agent antimoisissure, agent de conservation	0,58 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>résistance réduite aux moisissures</li> <li>pouvoir réduit de destruction</li> </ul>
<b>Produits commerciaux :</b> aucun recensé				

Analyses conducted in 1996 and 1997 on the lead and mercury content of recycled paints showed that recycled paints generally comply with the lead limit of 600 mg/kg (8.4-395 mg/kg; maximum 4 655.9 mg/kg) but not with the mercury limit of 10 mg/kg (1.97-61.6 mg/kg). During a multi-stakeholder meeting in June 1999, recycled paint industry representatives stated that the mercury limit would have a significant cost impact, which would be substantially reduced by a transitional phase-in period. The transition period set out for recycled paints will reduce the costs to this industry sector when complying with the Regulations.

Costs to meet the precautionary labelling requirements for certain specific-use, non-residential surface coating materials which exceed the 600 mg/kg lead limit and for recycled paints which exceed the 10 mg/kg mercury limit are expected to be minimal.

#### Benefits

According to the 1991 mall intercept study, some consumers expose themselves to potentially increased health risks through their use of surface coating materials. For example:

- surface coating materials marked “interior/exterior” or “exterior” may have higher levels of lead and/or mercury than surface coating materials intended for interior use, yet 39 percent of surface coating materials marked “interior/exterior” and 8 percent of surface coating materials marked “exterior” have been used inside the house;

Des analyses menées en 1996 et 1997 sur la teneur en plomb et en mercure dans les peintures recyclées ont montré que la teneur en plomb ne dépasse généralement pas la limite de 600 mg/kg (8,4-395 mg/kg; maximum 4 655,9 mg/kg), mais que la teneur en mercure excède la limite de 10 mg/kg (1,97-61,6 mg/kg). Au cours d'une réunion multilatérale ayant eu lieu en juin 1999, des représentants de l'industrie de la peinture recyclée ont affirmé que la limite maximale de mercure aurait une incidence économique importante, qui serait toutefois largement atténuée par une période d'introduction progressive transitoire. Cette période aura pour effet de réduire les coûts pour les usines de peinture recyclée au moment de se conformer au Règlement.

Nous prévoyons que les exigences concernant les mentions préventives sur les étiquettes des revêtements destinés à un usage spécifique et non résidentiel dont la teneur en plomb excède la limite maximale de 600 mg/kg et des peintures recyclées dont la teneur en mercure excède 10 mg/kg engendreront des coûts minimaux.

#### Avantages

D'après le sondage réalisé dans un centre commercial en 1991, certains consommateurs s'exposent à des risques pour la santé potentiellement élevés en raison de l'utilisation de revêtements. Par exemple :

- les revêtements portant la mention « d'intérieur/d'extérieur » ou « d'extérieur » peuvent avoir une teneur en plomb et/ou mercure supérieure à celle des produits d'intérieur uniquement. Pourtant, 39 p. 100 des revêtements portant la mention « d'intérieur/d'extérieur » et 8 p. 100 des revêtements portant la mention « d'extérieur » sont utilisés à l'intérieur;

- application of surface coating materials containing lead and/or mercury to metal air heating ducts may cause distribution of lead chips and dust and/or mercury vapours throughout the house, yet 25 percent of consumers have painted metal air heating ducts;
  - application of surface coating materials containing lead and/or mercury to surfaces accessible to children increases the risk of exposure by ingestion (lead) or inhalation (mercury), yet 94 percent, 16 percent and 4 percent of consumers have painted trim around doors and windows, children's cribs or other furniture, and children's toys, respectively; and
  - although many consumers claim to follow safety procedures when applying surface coating materials to reduce their risks from mercury vapours, 40 percent of consumers paint during the winter, when it is less likely that safety procedures would be followed. Furthermore, the procedures that are followed tend to reduce short-term and not long-term risks related to mercury.
- l'application de revêtements contenant du plomb et/ou du mercure sur des conduits électriques de chauffage à air en métal peut favoriser la diffusion de particules et de poussières de plomb et/ou des vapeurs de mercure dans l'ensemble de la maison. Pourtant, 25 p. 100 des consommateurs possèdent des conduits électriques de chauffage à air en métal peint;
  - l'application de revêtements contenant du plomb et/ou du mercure sur des surfaces accessibles aux enfants augmente les risques d'exposition par ingestion (plomb) ou par inhalation (mercure). Cependant, 94 p. 100 des consommateurs possèdent des boiseries peintes autour des portes et des fenêtres, 16 p. 100 des consommateurs possèdent un berceau ou des meubles peints et 4 p. 100 des consommateurs possèdent des jouets d'enfants peints;
  - bien que de nombreux consommateurs affirment suivre les consignes de sécurité afin de réduire les risques liés aux vapeurs de mercure lors de l'application de revêtements, 40 p. 100 des consommateurs peignent durant l'hiver, période de l'année au cours de laquelle il est plus difficile d'observer les consignes en question. En outre, le respect des consignes de sécurité semble réduire les risques liés au mercure à court terme et non ceux à long terme.

The mall intercept study also showed that many consumers are willing to pay to reduce the health risks associated with surface coating materials. The amount consumers are willing to pay to reduce these risks is a measure of the benefit of this risk reduction. To reduce the use of lead in consumer surface coating materials, 81 percent of consumers were willing to pay \$7.33 above the \$34.92 price identified for a 4-litre can of paint. Across all consumers surveyed, including those not willing to pay more, the average willingness to pay was \$5.96. To reduce the use of mercury in consumer surface coating materials for interior use, 86 percent of consumers were willing to pay \$7.11 above the \$34.92 price identified for a 4-litre can of paint, and for exterior use, 71 percent of consumers were willing to pay \$6.90 more. Across all consumers surveyed, including those not willing to pay more, the average willingness to pay was \$6.12 for surface coating materials for interior use and \$4.87 for surface coating materials for exterior use. The high percentage of consumers willing to pay, and the high average amount they are willing to pay indicates that consumers place a high value on risk reduction related to lead and mercury in surface coating materials.

#### Net Benefit

The Regulations are justified from a social perspective. The costs, as measured by the resources expended to comply with them, are low relative to the benefits, as measured by consumers' willingness to pay for reductions in lead and mercury in surface coating materials. Thus, the net benefit of increased regulatory restrictions is positive.

As most of the Canadian industry is already meeting the proposed lead and mercury limits, few products available in the marketplace will be affected by these Regulations. However, regulation of these products provides increased protection for both consumers and industry. Regulation creates a uniform level of risk associated with the products, and thereby increases consumer protection. Regulation also establishes common requirements for production of surface coating materials, making domestic and imported products the same. These requirements also prevent

Le sondage réalisé dans un centre commercial a également montré que beaucoup de consommateurs sont prêts à payer plus cher pour un produit afin de réduire les risques pour la santé associés aux revêtements. Le montant que les consommateurs sont prêts à payer à cette fin permet de mesurer les avantages de la réduction des risques. Dans le but de réduire l'utilisation de plomb dans les revêtements destinés au grand public, 81 p. 100 des consommateurs étaient prêts à payer 7,33 \$ de plus que le prix affiché de 34,92 \$ pour quatre litres de peinture. Tous les consommateurs sondés, y compris ceux qui n'étaient pas prêts à payer plus cher, ont indiqué être prêts à déboursier le montant supplémentaire moyen de 5,96 \$. Dans le but de réduire l'utilisation du mercure dans les revêtements d'intérieur destinés au grand public, 86 p. 100 des consommateurs étaient prêts à payer 7,11 \$ de plus que le prix affiché de 34,92 \$ pour quatre litres de peinture; quant aux revêtements d'extérieur, 71 p. 100 des consommateurs étaient prêts à payer 6,90 \$ de plus. Tous les consommateurs sondés, y compris ceux qui n'étaient pas prêts à payer plus cher, ont indiqué être prêts à déboursier le montant supplémentaire moyen de 6,12 \$ pour des revêtements d'intérieur et 4,87 \$ pour des revêtements d'extérieur. Le fort pourcentage de consommateurs prêts à payer plus cher pour un produit et l'écart élevé qu'ils sont prêts à payer montrent qu'ils accordent une grande importance à la réduction des risques pour la santé associés au plomb et au mercure dans les revêtements.

#### Avantage net

Le Règlement se justifie du point de vue social. Les coûts, calculés en fonction des ressources nécessaires pour se conformer à la réglementation, sont peu élevés en comparaison des avantages, calculés en fonction de la volonté du public de payer davantage pour un revêtement contenant moins de plomb et de mercure. Ainsi, l'avantage net de ces exigences réglementaires plus rigoureuses est globalement positif.

Étant donné que la majorité des revêtements de l'industrie canadienne sont déjà conformes aux limites de plomb et de mercure proposées, peu de produits disponibles sur le marché seront visés par le Règlement. Cependant, ces mesures réglementaires ont l'avantage de protéger à la fois les consommateurs et l'industrie. En créant un niveau uniforme de risque associé aux produits, ces mesures augmentent la protection des consommateurs. Elles fixent également des exigences communes en matière de production qui font en sorte que les produits nationaux et importés soient

existing and future industry members, or those with less concern for consumer protection, from producing products with high levels of lead and mercury in their formulation. Such products are typically cheaper than those without added lead and mercury. If regulation did not restrict such products, they could undercut the price of existing products and thereby displace them in the market, resulting in lost sales for those in the industry that comply with the Regulations. Furthermore, consumer protection would be compromised. In addition, harmonizing the Canadian lead content requirements for paints and other surface coating materials with those of the United States facilitates trade by opening up new markets with the same regulatory requirements. Health Canada enforcement strategies should also benefit from increased partnerships on monitoring compliance.

### *Consultation*

During the development of the Regulations, on-going consultations were conducted with interested parties, including the paint and other surface coating materials industry, the recycling industry, child health organizations, technical experts, and federal, provincial and municipal government departments for health, industry and the environment. On June 14, 1997, the revised Regulations were pre-published in Part I of the *Canada Gazette*. Resulting comments were discussed at a multi-stakeholder meeting on June 23, 1999. The key recommendations included:

- harmonizing Canadian requirements for paints and other surface coating materials with those of the United States Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303), which came into effect in September 1977;
- restricting the mercury content of paints and other surface coating materials;
- implementing a transitional phase-in period for the mercury content in recycled paints; and
- republishing the revised Regulations in Part I of the *Canada Gazette*.

The recommendations were reviewed to ensure consistency with the mission and mandate of Health Canada. The Pest Management Regulatory Agency and the United States Consumer Product Safety Commission were subsequently consulted regarding lead and mercury content and labelling requirements for paints. The recommendations were approved and integrated into the Regulations.

### *Compliance and Enforcement*

Compliance and enforcement of the Regulations and consequential amendments to Parts I and II of Schedule I to the *Hazardous Products Act* will follow Departmental policy and procedures, including sampling and testing of paints and other surface coating materials, and follow-up of consumer and trade complaints. Action taken on non-complying products will range from negotiation with traders for the voluntary withdrawal of these products from the market to prosecution under the *Hazardous Products Act*.

équivalents. Ces exigences empêchent les fabricants actuels et futurs, ou ceux qui accordent moins d'importance à la protection des consommateurs, de produire des revêtements contenant des concentrations élevées de plomb et de mercure. De tels produits sont généralement moins coûteux que ceux auxquels on n'a pas ajouté de plomb et de mercure. Si la réglementation ne restreignait pas la vente de ces produits, ceux-ci pourraient faire baisser le prix des produits existants et les positionner autrement sur le marché, ce qui résulterait en une baisse des ventes pour les fabricants qui produisent des revêtements conformes à la réglementation. En outre, la protection des consommateurs serait compromise. De plus, l'harmonisation des exigences canadiennes et américaines en matière de teneur en plomb pour la peinture et d'autres revêtements faciliterait le commerce en permettant le marché libre entre des pays qui appliquent les mêmes exigences. Les stratégies sur l'exécution de la loi mises en place par Santé Canada devraient également bénéficier d'une meilleure collaboration pour la surveillance de la conformité.

### *Consultations*

Au cours de l'élaboration du Règlement, des consultations périodiques ont eu lieu entre les parties intéressées, y compris les membres de l'industrie de la peinture et des revêtements, les organisations pour la santé des enfants, les experts techniques, les administrations municipales ainsi que les ministères fédéral et provinciaux responsables de la santé, de l'industrie et de l'environnement. Le 14 juin 1997, le règlement révisé a été publié par anticipation dans la Partie I de *Gazette du Canada*. Les commentaires recueillis à la suite de la publication ont été débattus dans le cadre d'une réunion multilatérale qui a eu lieu le 23 juin 1999. Les principales recommandations suivantes ont été formulées :

- harmoniser les normes canadiennes en matière de teneur en plomb dans la peinture et d'autres revêtements avec le Ban of Lead-Containing Paint and Certain Consumer Products Bearing Lead-Containing Paint (16CFR1303) des États-Unis, lequel est entré en vigueur en septembre 1977;
- restreindre la teneur en mercure de la peinture et d'autres revêtements;
- mettre en place une période d'introduction progressive transitoire de l'exigence relative à la teneur maximale en mercure permise dans la peinture recyclée;
- publier de nouveau le règlement révisé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

On a examiné les recommandations afin de faire en sorte qu'elles reflètent la mission et le mandat de Santé Canada. L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire et la Consumer Product Safety Commission des États-Unis ont par la suite été consultées au sujet de la teneur en plomb et en mercure de la peinture et des prescriptions concernant les mentions préventives apposées sur les étiquettes de ces produits. Ces recommandations ont été approuvées et intégrées au Règlement.

### *Respect et exécution*

L'application du Règlement et des modifications corrélatives apportées aux parties I et II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* et la surveillance de la conformité à cette réglementation se feront en fonction de la politique et des procédures ministérielles, y compris l'échantillonnage et les essais de la peinture et d'autres revêtements, le suivi auprès des consommateurs et le traitement des plaintes. En ce qui concerne les produits non conformes, nous prendrons une variété de mesures, allant de la négociation avec les commerçants pour le retrait volontaire de ces produits du marché aux poursuites judiciaires en vertu de la *Loi sur les produits dangereux*.



**Contact**

Mary Korpan, Project Officer, Consumer Product Safety Bureau, Product Safety Programme, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator 3504D, MacDonald Building, 123 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 952-6629 (Telephone), (613) 952-1994 (Facsimile), mary\_korpan@hc-sc.gc.ca (Electronic-mail).

**Personne-ressource**

Mary Korpan, Agent de projet, Bureau de la sécurité des produits de consommation, Programme de la sécurité des produits, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Ministère de la Santé, Indice d'adresse 3504D, Immeuble MacDonald, 123, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 952-6629 (téléphone), (613) 952-1994 (télécopieur), mary\_korpan@hc-sc.gc.ca (courriel).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Hazardous Products Act*, proposes to make the annexed *Surface Coating Materials Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mary Korpan, Project Officer, Consumer Product Safety Bureau, Product Safety Programme, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator No. 3504D, MacDonald Building, 123 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: (613) 952-1994; e-mail: mary\_korpan@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, June 5, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**SURFACE COATING MATERIALS REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions	<b>1.</b> The following definitions apply in these Regulations.
“container” « <i>contenant</i> »	“container” means a receptacle or package in which a surface coating material is offered for sale. It does not include those receptacles or packages that are not customarily displayed to the public, such as a package liner, any outer wrapping or box or a shipping container.
“display panel” « <i>aire d’affichage</i> »	“display panel” means the part of a container that is displayed or visible under normal conditions of sale to the public.
“display panel area” « <i>superficie de l’aire d’affichage</i> »	“display panel area” means (a) in the case of a rectangular container, the total area of the side of the container that includes the display panel; (b) in the case of a cylindrical container, 40% of the area obtained by multiplying the circumference of the container by its height;

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

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

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

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mary Korpan, agente de projet, Bureau de la sécurité des produits de consommation, Programme de la sécurité des produits, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, ministère de la Santé, indice d'adresse 3504D, immeuble MacDonald, 123, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (téléc. : (613) 952-1994; courriel : mary\_korpan@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, le 5 juin 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

**RÈGLEMENT SUR LES REVÊTEMENTS****DÉFINITIONS**

<b>1.</b> Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.	Définitions
« aire d’affichage » La partie du contenant qui est exposée ou visible dans les conditions normales de vente au public.	« aire d’affichage » “ <i>display panel</i> ”
« bonnes pratiques de laboratoire » Pratiques semblables à celles énoncées dans les Principes de l'OCDE de bonnes pratiques de laboratoire, Numéro 1 de la <i>Série sur les principes de bonnes pratiques de laboratoire et vérification du respect de ces principes</i> , ENV/MC/CHEM(98)17, en date du 6 mars 1998.	« bonnes pratiques de laboratoire » “ <i>good laboratory practices</i> ”
« contenant » Récipient ou emballage dans lequel un revêtement est mis en vente, à l'exclusion de ceux qui ne sont pas habituellement présentés au public, notamment les doublures, les emballages ou boîtes extérieurs et les contenants d'expédition.	« contenant » “ <i>container</i> ”

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

(c) in the case of a bag, the total area of the largest side of the bag;  
 (d) in the case of a container that has one obvious display panel, other than a container referred to in paragraphs (a) to (c), the total area of that display panel;  
 (e) in the case of a container that has two or more obvious display panels, other than a container referred to in paragraphs (a) to (c), the total area of the largest display panel; and  
 (f) in any other case, 40% of the total area of the container, not including the top, the bottom, the sides or any convex or concave surfaces at the top or bottom of the container.

“good laboratory practices”  
 « bonnes pratiques de laboratoire »

“good laboratory practices” means practices similar to those set out in the OECD Principles of Good Laboratory Practice, Number 1 of the *OECD Series on Principles of Good Laboratory Practice and Compliance Monitoring*, ENV/MC/CHEM(98)17, dated January 21, 1998.

“OECD”  
 « OCDE »

“OECD” means the Organisation for Economic Co-operation and Development.

“surface coating material”  
 « revêtement »

“surface coating material” means a paint or other similar material that dries to a solid film when a layer of it is applied to a surface, but does not include a material that becomes a part of the substrate.

« OCDE » L’Organisation de coopération et de développement économiques.

« OCDE »  
 “OECD”

« revêtement » Peinture ou toute matière semblable qui, lorsqu’elle est appliquée sur une surface, forme une pellicule solide en séchant. La présente définition exclut toute matière qui devient partie intégrante du sujet.

« revêtement »  
 “surface coating material”

« superficie de l’aire d’affichage »

« superficie de l’aire d’affichage »  
 “display panel area”

a) Dans le cas d’un contenant de forme rectangulaire, la superficie totale du côté du contenant où se trouve l’aire d’affichage;

b) dans le cas d’un contenant de forme cylindrique, une superficie équivalant à 40 % de la superficie obtenue par la multiplication de la circonférence du contenant par sa hauteur;

c) dans le cas d’un sac, la superficie totale de son côté le plus grand;

d) dans le cas d’un contenant non visé aux alinéas a) à c) qui comporte une aire d’affichage évidente, la superficie totale de celle-ci;

e) dans le cas d’un contenant non visé aux alinéas a) à c) qui comporte plusieurs aires d’affichage évidentes, la superficie totale de la plus grande de celles-ci;

f) dans tout autre cas, une superficie équivalant à 40 % de la superficie totale du contenant, à l’exclusion du dessus, du dessous, des parties latérales, et de toute surface convexe ou concave au haut ou au bas du contenant.

GENERAL PROVISIONS

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Authorization

Autorisation

Authorized advertising, sale or importation

2. Subject to section 6, the advertising, sale or importation of a surface coating material is authorized if the requirements of these Regulations are met.

2. Sous réserve de l’article 6, la vente, l’importation ou la publicité des revêtements sont autorisées si les exigences du présent règlement sont respectées.

Vente, importation et publicité autorisées

Information Requirements

Exigences relatives aux renseignements

Legibility and print

3. (1) The information required by these Regulations to be displayed on a container must

(a) be in both official languages, except for the signal word “DANGER” which must appear only once;

(b) be set out in a permanent, clear and legible manner; and

(c) subject to subsection (3), be in type of the minimum height and size set out in the table to this paragraph.

3. (1) Les renseignements devant figurer sur un contenant aux termes du présent règlement doivent être indiqués :

a) dans les deux langues officielles, à l’exception du mot indicateur « DANGER », qui ne doit figurer qu’une seule fois;

b) d’une manière permanente, claire et lisible;

c) sous réserve du paragraphe (3), en caractères ayant la hauteur et la force du corps minimales prévues au tableau du présent alinéa.

Visibilité et caractères typographiques

TABLE TO PARAGRAPH 3(1)(C)

TABLEAU DE L’ALINÉA 3(1)(C)

MINIMUM HEIGHT AND SIZE OF TYPE

HAUTEUR ET FORCE DU CORPS MINIMALES DES CARACTÈRES

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Display panel area	Minimum height of type (millimetres) / Minimum size of type (points)
1.	100 cm <sup>2</sup> or less	1.5 / 4
2.	more than 100 cm <sup>2</sup> but not exceeding 330 cm <sup>2</sup>	3.0 / 9

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Superficie de l’aire d’affichage	Hauteur minimale des caractères (en millimètres) / Force du corps minimale des caractères (en points)
1.	au plus 100 cm <sup>2</sup>	1,5 / 4
2.	plus de 100 cm <sup>2</sup> mais au plus 330 cm <sup>2</sup>	3,0 / 9

Item	Column 1 Display panel area	Column 2 Minimum height of type (millimetres)	Column 3 Minimum size of type (points)	Article	Colonne 1 Superficie de l'aire d'affichage	Colonne 2 Hauteur minimale des caractères (en millimètres)	Colonne 3 Force du corps minimale des caractères (en points)
3.	more than 330 cm <sup>2</sup> but not exceeding 650 cm <sup>2</sup>	6.0	18	3.	plus de 330 cm <sup>2</sup> mais au plus 650 cm <sup>2</sup>	6,0	18
4.	more than 650 cm <sup>2</sup> but not exceeding 2600 cm <sup>2</sup>	9.0	27	4.	plus de 650 cm <sup>2</sup> mais au plus 2 600 cm <sup>2</sup>	9,0	27
5.	more than 2600 cm <sup>2</sup>	12.0	36	5.	plus de 2 600 cm <sup>2</sup>	12,0	36

Additional requirements (2) The following information must be printed in sans-serif capitals and in boldfaced or medium-faced type:

- (a) the signal word "**DANGER**";
- (b) the specific hazard statement "**CONTAINS LEAD / CONTIENT DU PLOMB**" or "**CONTAINS MERCURY / CONTIENT DU MERCURE**"; and
- (c) the warning "**DO NOT APPLY TO SURFACES ACCESSIBLE TO CHILDREN OR PREGNANT WOMEN. NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX FEMMES ENCEINTES**".

Exemption — small container (3) Despite subsections (1) and (2), if the display panel area is less than 35 cm<sup>2</sup>, only the signal word "**DANGER**" and the specific hazard statement "**CONTAINS LEAD / CONTIENT DU PLOMB**" or "**CONTAINS MERCURY / CONTIENT DU MERCURE**" need be displayed.

(2) Les renseignements ci-après doivent être imprimés en majuscules linéales et en caractères gras ou mi-gras :

- a) le mot indicateur « **DANGER** »;
- b) les mentions de danger spécifique « **CONTIENT DU PLOMB / CONTAINS LEAD** » ou « **CONTIENT DU MERCURE / CONTAINS MERCURY** »;
- c) la mise en garde « **NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX FEMMES ENCEINTES. DO NOT APPLY TO SURFACES ACCESSIBLE TO CHILDREN OR PREGNANT WOMEN** ».

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), le contenant qui présente une aire d'affichage inférieure à 35 cm<sup>2</sup> peut ne porter que le mot indicateur « **DANGER** » et les mentions de danger spécifique « **CONTIENT DU PLOMB / CONTAINS LEAD** » ou « **CONTIENT DU MERCURE / CONTAINS MERCURY** ».

Exigences supplémentaires

Exemption — petit contenant

REQUIREMENTS

EXIGENCES

*Lead*

*Plomb*

Lead concentration and test method criteria 4. (1) The concentration of lead present in a surface coating material must not exceed 600 mg/kg when a sample of the dried surface coating material is tested in accordance with a method that conforms to good laboratory practices.

(1) La concentration de plomb dans un revêtement ne peut dépasser 600 mg/kg. Elle est mesurée dans un échantillon du revêtement séché mis à l'essai selon une méthode conforme aux bonnes pratiques de laboratoire.

Concentration de plomb et méthodes d'essai

Exceptions (2) Subsection (1) does not apply in respect of a surface coating material that is used

- (a) as an anti-corrosion or an anti-weathering coating applied on the interior or exterior surface of any building or equipment used for an agricultural or industrial purpose;
- (b) as an anti-corrosion or an anti-weathering coating applied on any structure, other than a building, used for an agricultural, industrial or public purpose;
- (c) as a touch up coating for metal surfaces;
- (d) for road markings and on road signs;
- (e) for graphic art on billboards or similar displays;
- (f) for identification marks in industrial buildings; or
- (g) as material for artistic purposes, other than material for use by children.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux revêtements utilisés aux fins suivantes :

- a) la protection anticorrosion ou d'intempérisation de la surface intérieure ou de la surface extérieure de tout bâtiment ou de tout équipement servant à des fins agricoles ou industrielles;
- b) la protection anticorrosion ou d'intempérisation de toute construction, autre qu'un bâtiment, servant à des fins agricoles, industrielles ou publiques;
- c) les retouches à des surfaces en métal;
- d) le marquage de la chaussée et la signalisation routière;
- e) la réalisation d'ouvrages d'art graphique extérieurs, notamment les panneaux publicitaires;
- f) le marquage d'identification dans les bâtiments industriels;
- g) la réalisation d'ouvrages artistiques sauf les revêtements pour enfants.

Exceptions

Lead-content information

5. If the concentration of lead present in a surface coating material that is used for a purpose described in subsection 4(2) exceeds 600 mg/kg, the display panel must contain the following information or its equivalent, with the instructions set out in italics replaced by the required information:

**D A N G E R**  
**CONTAINS LEAD / CONTIENT DU PLOMB**  
**DO NOT APPLY TO SURFACES**  
**ACCESSIBLE TO CHILDREN OR**  
**PREGNANT WOMEN.**  
**NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE**  
**ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX**  
**FEMMES ENCEINTES.**

**Must be used** [*Insert use(s), as described in subsection 4(2), here*]./**Utiliser exclusivement aux fins suivantes** : [*Insérer les fins mentionnées au paragraphe 4(2)*].

Exemptions

6. The requirements of sections 4 and 5 do not apply in respect of a surface coating material that is used

- (a) as a coating for the back of a mirror;
- (b) as a baked finished coating for metal furniture;
- (c) as a marine coating; or
- (d) as a coating for motor vehicles.

### *Mercury*

Mercury concentration and test method criteria

7. The concentration of mercury present in a surface coating material must not exceed 10 mg/kg when a sample of the dried surface coating material is tested in accordance with a method that conforms to good laboratory practices.

### TRANSITIONAL PROVISION

Mercury in recycled surface coating materials

8. (1) If a recycled surface coating material is sold before July 1, 2008, the concentration of mercury present in that recycled material, determined in accordance with a method that conforms to good laboratory practices, may exceed 10 mg/kg but must not exceed

- (a) 65 mg/kg, if the surface coating material is sold during the period beginning on the day on which these Regulations come into force and ending on June 30, 2005; and
- (b) 35 mg/kg, if the surface coating material is sold during the period beginning on July 1, 2005 and ending on June 30, 2008.

Mercury-content information — recycled surface coating materials

(2) The display panel of the recycled surface coating material referred to in subsection (1) must contain the following information or its equivalent:

revêtements pour enfants.

5. L'aire d'affichage du contenant de tout revêtement visé au paragraphe 4(2) doit, si la concentration de plomb dans celui-ci dépasse 600 mg/kg, comporter les renseignements ci-après ou leur équivalent et les instructions indiquées en italique sont remplacées par les fins auxquelles le revêtement est utilisé :

Renseignements sur le plomb

**D A N G E R**  
**CONTIENT DU PLOMB / CONTAINS LEAD**  
**NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE**  
**ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX**  
**FEMMES ENCEINTES.**  
**DO NOT APPLY TO SURFACES**  
**ACCESSIBLE TO CHILDREN OR**  
**PREGNANT WOMEN.**

**Utiliser exclusivement aux fins suivantes** : [*insérer les fins mentionnées au paragraphe 4(2)*]  
**Must be used** [*Insert use(s), as described in subsection 4(2), here*].

6. Les exigences prévues aux articles 4 et 5 ne s'appliquent pas :

- a) aux revêtements appliqués derrière les miroirs;
- b) aux revêtements appliqués sur les meubles en métal par cuisson au four;
- c) aux enduits marins;
- d) aux revêtements d'automobiles.

Exemptions

### *Mercury*

7. La concentration de mercure dans un revêtement ne peut dépasser 10 mg/kg. Elle est mesurée dans un échantillon du revêtement séché mis à l'essai selon une méthode conforme aux bonnes pratiques de laboratoire.

Concentration de mercure et méthodes d'essai

### DISPOSITIONS TRANSITOIRES

8. (1) La concentration de mercure dans un revêtement recyclé vendu avant le 1<sup>er</sup> juillet 2008, déterminée selon une méthode conforme aux bonnes pratiques de laboratoire, peut s'élever à plus de 10 mg/kg sans toutefois dépasser :

- a) 65 mg/kg, si le revêtement est vendu pendant la période commençant le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement et se terminant le 30 juin 2005;
- b) 35 mg/kg, si le revêtement est vendu pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> juillet 2005 et se terminant le 30 juin 2008.

Mercury dans un revêtement recyclé

(2) L'aire d'affichage du contenant de tout revêtement recyclé visé au paragraphe (1) doit comporter les renseignements ci-après ou leur équivalent :

Information relative au mercure dans un revêtement recyclé

**D A N G E R**  
**CONTAINS MERCURY / CONTIENT DU**  
**MERCURE**  
**DO NOT APPLY TO SURFACES**  
**ACCESSIBLE TO CHILDREN OR**  
**PREGNANT WOMEN.**  
**NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE**  
**ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX**  
**FEMMES ENCEINTES.**

**D A N G E R**  
**CONTIENT DU MERCURE / CONTAINS**  
**MERCURY**  
**NE PAS APPLIQUER SUR UNE SURFACE**  
**ACCESSIBLE AUX ENFANTS OU AUX**  
**FEMMES ENCEINTES.**  
**DO NOT APPLY TO SURFACES**  
**ACCESSIBLE TO CHILDREN OR**  
**PREGNANT WOMEN.**

REPEAL

ABROGATION

Repeal

**9. The *Hazardous Products (Liquid Coating Materials) Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

**9. Le *Règlement sur les produits dangereux (revêtements liquides)*<sup>1</sup> est abrogé.**

Abrogation

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Coming into force

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

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

Entrée en vigueur

[24-1-o]

[24-1-o]

<sup>1</sup> C.R.C., c. 928

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 928

## Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Surface Coating Materials)

*Statutory Authority*

*Hazardous Products Act*

*Sponsoring Department*

Department of Health

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1875.

## Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (revêtements)

*Fondement législatif*

*Loi sur les produits dangereux*

*Ministère responsable*

Ministère de la Santé

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1875.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to section 6<sup>a</sup> of the *Hazardous Products Act*, to make the annexed *Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Surface Coating Materials)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Order within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mary Korpan, Project Officer, Consumer Product Safety Bureau, Product Safety Programme, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator No. 3504D, MacDonald Building, 123 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: (613) 952-1994; e-mail: mary\_korpan@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, June 5, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE HAZARDOUS PRODUCTS ACT (SURFACE COATING MATERIALS)

#### AMENDMENTS

1. Item 2 of Part I of Schedule I to the *Hazardous Products Act*<sup>1</sup> is replaced by the following:

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 8, s. 26  
<sup>1</sup> R.S., c. H-3

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 6<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits dangereux*, se propose de prendre le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (revêtements)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mary Korpan, agente de projet, Bureau de la sécurité des produits de consommation, Programme de la sécurité des produits, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, ministère de la Santé, indice d'adresse 3504D, immeuble MacDonald, 123, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (télé. : (613) 952-1994; courriel : mary\_korpan@hc-sc.gc.ca).

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

Ottawa, le 5 juin 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

### DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX (REVÊTEMENTS)

#### MODIFICATIONS

1. L'article 2 de la partie I de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 8, art. 26  
<sup>1</sup> L.R., ch. H-3

2. Furniture and other articles for children that are painted with a surface coating material containing lead compounds of which the lead content is in excess of 600 mg/kg.

**2. (1) The portion of item 9 of Part I of Schedule I to the Act before paragraph (a) is replaced by the following:**

9. Toys, equipment and other products for use by a child in learning or play that have applied to them a surface coating material that contains any of the following substances:

**(2) Paragraph (a) of item 9 of Part I of Schedule I to the Act is repealed.**

**(3) Paragraph (b) of item 9 of Part I of Schedule I to the Act is replaced by the following:**

(b) more than 600 mg/kg of lead;

**3. Item 18 of Part I of Schedule I to the Act is replaced by the following:**

18. Pencils and artists' brushes that have applied to them a surface coating material that contains more than 600 mg/kg of lead.

**4. Item 31 of Part II of Schedule I to the Act is replaced by the following:**

31. Surface coating materials as defined in the *Surface Coating Materials Regulations*.

COMING INTO FORCE

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

[24-1-o]

2. Meubles et autres articles pour enfants, recouverts d'un revêtement de surface contenant des composés du plomb dont la teneur en plomb dépasse 600 mg/kg.

**2. (1) Le passage de l'article 9 de la partie I de l'annexe I de la même loi précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

9. Jouets, matériel et autres produits éducatifs ou récréatifs pour des enfants dont le revêtement de surface contient l'une des substances suivantes :

**(2) L'alinéa 9a) de la partie I de l'annexe I de la même loi est abrogé.**

**(3) L'alinéa 9b) de la partie I de l'annexe I de la même loi est remplacé par ce qui suit :**

b) plomb en une teneur supérieure à 600 mg/kg;

**3. L'article 18 de la partie I de l'annexe I de la même loi est remplacé par ce qui suit :**

18. Crayons et pinceaux d'artistes dont le revêtement de surface a une teneur en plomb supérieure à 600 mg/kg.

**4. L'article 31 de la partie II de l'annexe I de la même loi est remplacé par ce qui suit :**

31. Revêtements de surface au sens du *Règlement sur les revêtements*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[24-1-o]

## Order Amending the New Brunswick Primary Forest Products Order

### Statutory Authority

*Agricultural Products Marketing Act*

### Sponsoring Agency

National Farm Products Council

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The *Agricultural Products Marketing Act* (the Act) provides the authority for the Governor in Council to make orders granting authority to any board or agency authorized under the law of any province to exercise powers of regulation in relation to the marketing of any agricultural product locally within the province, to regulate the marketing of such agricultural product in interprovincial and export trade and for such purposes to exercise all or any powers like the powers exercisable by such board or agency in relation to the marketing of such agricultural product locally within the province.

This amendment to the *New Brunswick Primary Forest Products Order* (the Order) [SOR/2000-228] will grant to the Madawaska Forest Products Marketing Board (the Board) the same federal authority previously granted to other New Brunswick forest products marketing boards to regulate the marketing of forest products in interprovincial and export trade. This Board has been delegated provincial authority to regulate marketing of forest products within the Madawaska Region of New Brunswick (intraprovincial trade) and is applying for an extension of that authority into interprovincial and export trade. This is done by issuing an amendment to the existing Order under the *Agricultural Products Marketing Act*.

Section 2 of the Order has also been amended to include the word "with respect to persons and property situated within New Brunswick." The addition of these words will make the Order consistent with existing orders.

The Madawaska Forest Products Marketing Board will use the money collected by levies to finance research, promotion, marketing, development, conservation and management of forestry resources.

#### Alternatives

There are no legal alternatives available to ensure that the forest products industry in the Madawaska Region of New Brunswick can be regulated to an equal extent in both intraprovincial and interprovincial/export trade.

#### Benefits and Costs

Benefits to the Madawaska Forest Products Marketing Board are that producers in the Madawaska Region will contribute to the cost of Board administration and silviculture programs through the remittance of levies on product marketed, regardless of its destination. Woodlot owners and purchasers of primary forest

## Décret modifiant le Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick

### Fondement législatif

*Loi sur la commercialisation des produits agricoles*

### Organisme responsable

Conseil national des produits agricoles

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

#### Description

La *Loi sur la commercialisation des produits agricoles* (la Loi) habilite la gouverneure en conseil à prendre des décrets autorisant tout office ou organisme, auquel la législation d'une province permet d'exercer localement (dans les limites de la province) des pouvoirs de réglementation de la commercialisation de tout produit agricole, à réglementer la vente de ce produit agricole sur les marchés interprovincial et international, et à exercer pour ces objets tout pouvoir semblable à ceux que l'office ou organisme en question peut exercer localement (dans les limites de la province) quant à la commercialisation dudit produit agricole.

Cette modification au *Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick* (le Décret) [DORS/2000-228] accorde à l'Office de vente des produits forestiers du Madawaska (l'Office) le même pouvoir fédéral de réglementer la commercialisation des produits forestiers sur les marchés interprovincial et international, que celui déjà conféré aux autres offices de commercialisation des produits forestiers du Nouveau-Brunswick. Cet Office a déjà reçu de la province le pouvoir de réglementer la commercialisation des produits forestiers à l'intérieur de la région du Madawaska au Nouveau-Brunswick (le marché intraprovincial) et demande donc d'étendre ce pouvoir aux marchés interprovincial et international. À cette fin, est prise la présente modification au décret existant en vertu de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*.

Nous avons aussi apporté une modification à l'article 2 du Décret en ajoutant la mention « relativement aux personnes et aux biens qui se trouvent au Nouveau-Brunswick ». L'insertion de cette mention rendra le Décret conforme aux décrets existants.

L'Office de vente des produits forestiers du Madawaska utilisera les fonds perçus au moyen des redevances pour financer la recherche, la promotion, la commercialisation, le développement, la conservation et la gestion des ressources forestières.

#### Solutions envisagées

La Loi ne prévoit aucune mesure de rechange pour réglementer dans une égale mesure l'industrie des produits forestiers dans la région du Madawaska au Nouveau-Brunswick sur les marchés intraprovincial, interprovincial et international.

#### Avantages et coûts

Pour l'Office de vente des produits forestiers du Madawaska, les avantages seront que les producteurs de la région du Madawaska contribueront à acquitter le coût de la gestion de l'Office et des programmes de silviculture au moyen de redevances à payer sur les produits commercialisés, quelle que soit leur destination.



products will benefit financially from the additional production of primary forest products which results from the silviculture programs, and broad economic, social and environmental benefits accrued to the larger community from this increase in the production of primary forest products.

By provincial legislation, all producers who market forest products within New Brunswick currently pay a levy at point of sale. With federal authority to impose levies on marketing of forest products in interprovincial and export trade, a level playing field for all producers will be created, by removing the competitive advantage now enjoyed by those who market forest products outside the province and do not currently pay a levy.

There are no costs other than the cost of each levy deduction to the producer. There is no anticipated impact on consumer prices. This will not create any impediments to the marketing of forest products.

#### *Consultation*

Each year in late winter/early spring, each forest products board in New-Brunswick holds district meetings as specified by its marketing plan. These meetings are advertised in local newspapers. The Madawaska Board held meetings in seven districts and all woodlot owners were invited and were eligible to participate. This Order was discussed at each of these meetings and received unanimous support at the Board's annual general meeting. A resolution in support of proceeding to make the Order was then adopted.

The New Brunswick Forest Products Commission (provincial government supervisory body), supports this request. All affected stakeholders have been consulted by holding Board meetings in seven districts. Officials of the National Farm Products Council have reviewed the submission and consider it beneficial to the industry. The Council has received the assurance of the Attorney General's Office in New Brunswick that the Order is consistent with the authority extended to the Madawaska Board under provincial legislation.

#### *Compliance and Enforcement*

This Order, and any regulation or levy order which is made pursuant to it, will be administered by the boards. The Compliance mechanism is found in sections 2.1 and 4 of the *Agricultural Products Marketing Act*. Section 2.1 states that unpaid levies or charges imposed under the Act by a marketing board or an Agency constitute a debt due to that board or agency and may be sued for and recovered by it in any court of competent jurisdiction. Section 4 provides for fines of up to \$500 or imprisonment for a term of up to three months or both for the violation of any order or regulation made by the board or agency under this Act.

#### *Contact*

Carola McWade, Deputy Executive Director and Registrar, National Farm Products Council, 344 Slater Street, 10th Floor, Canada Building, Ottawa, Ontario K1R 7Y3, (613) 995-9697 (Telephone), (613) 995-2097 (Facsimile), mcwadec@agr.gc.ca (Electronic mail).

L'accroissement de la production de produits forestiers primaires qui résultera des programmes de sylviculture bénéficiera financièrement aux propriétaires de boisés et aux acheteurs de produits forestiers primaires, tandis que l'ensemble de la collectivité en retirera d'importantes retombées économiques, sociales et environnementales.

La loi provinciale prescrit que tous les producteurs qui commercialisent des produits forestiers au sein du Nouveau-Brunswick versent actuellement des redevances au point de vente. Le pouvoir fédéral d'imposer des redevances sur la commercialisation des produits forestiers sur les marchés interprovincial et international instaurera l'égalité dans les règles du jeu pour tous les producteurs, car il éliminera l'avantage comparé dont jouissent ceux qui commercialisent des produits forestiers hors de la province sans verser de redevances.

Pour le producteur, il ne résulte aucun coût autre que la redevance déduite. On ne prévoit aucune incidence sur les prix à la consommation. Les flux commerciaux n'en seront pas entravés.

#### *Consultations*

Chaque année, vers la fin de l'hiver ou au début du printemps selon ce que prescrit son plan de commercialisation, chaque office de commercialisation de produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick tient des réunions de district. Ces réunions sont annoncées dans les journaux locaux. L'Office du Madawaska a tenu sept réunions sur son territoire, et tous les propriétaires de boisés ont été invités à y participer. Le Décret a été discuté à chacune de ces réunions et a reçu l'appui unanime à l'assemblée générale annuelle de l'Office. Par la suite, une résolution à l'appui du Décret a été adoptée.

La Commission des produits forestiers du Nouveau-Brunswick (une régie provinciale) appuie cette requête. Tous les intervenants touchés ont été consultés grâce aux réunions tenues dans les sept districts de l'Office. Les agents du Conseil national des produits agricoles ont examiné la requête et croient qu'elle serait avantageuse pour l'industrie. Le Conseil a reçu du Bureau du Procureur général du Nouveau-Brunswick l'assurance que le Décret est conforme aux pouvoirs dont disposent les offices en application des lois provinciales.

#### *Respect et exécution*

Les offices appliqueront le présent décret, ainsi que tout règlement ou ordonnance sur les redevances à payer pris en vertu du présent décret. Le mécanisme de conformité est énoncé aux articles 2.1 et 4 de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*. L'article 2.1 établit que les redevances ou frais imposés en vertu de la Loi par tout office de commercialisation ou organisme de réglementation habilité constituent une dette exigible par cet office de commercialisation ou organisme, qui peut la recouvrer devant tout tribunal compétent. L'article 4 prévoit une amende pouvant atteindre 500 \$ ou l'emprisonnement pendant une durée de trois mois ou ces deux peines à la fois pour toute infraction à une ordonnance ou à un règlement pris par l'office de commercialisation ou par l'organisme habilité en vertu de la Loi.

#### *Personne-ressource*

Carola McWade, Directrice exécutive adjointe et greffière, Conseil national des produits agricoles, 344, rue Slater, 10<sup>e</sup> étage, Immeuble Canada, Ottawa (Ontario) K1R 7Y3, (613) 995-9697 (téléphone), (613) 995-2097 (télécopieur), mcwadec@agr.gc.ca (courriel).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 2<sup>a</sup> of the *Agricultural Products Marketing Act*, proposes to make the annexed *Order Amending the New Brunswick Primary Forest Products Order*.

Interested persons may make representation with respect to the proposed Order 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 Carola McWade, Deputy Executive Director and Registrar, National Farm Products Council, 344 Slater Street, 10th Floor, Canada Building, Ottawa, Ontario K1R 7Y3. Tel.: (613) 995-9697; Fax: (613) 995-2097; E-mail: mcwadec@agr.gc.ca.

Ottawa, June 5, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**ORDER AMENDING THE NEW BRUNSWICK PRIMARY FOREST PRODUCTS ORDER**

## AMENDMENTS

**1. Section 2 of the *New Brunswick Primary Forest Products Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**2.** Every Board is authorized to regulate the marketing in inter-provincial and export trade of primary forest products produced by producers on private woodlots within its regulated area and for that purpose may, with respect to persons and property situated within New Brunswick, exercise all or any powers like the powers exercisable by the Board under its Plan and the Act in relation to the marketing of primary forest products locally within New Brunswick.

**2. The schedule to the Order is amended by adding the following after item 6:**

Item	Column 1 Board	Column 2 Regulation Establishing Plan
7.	Madawaska Forest Products Marketing Board	<i>Madawaska Forest Products Marketing Plan Regulation — Farm Products Marketing Act</i> , N.B. Reg 83-221

## COMING INTO FORCE

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

[24-1-0]

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 2<sup>a</sup> de la *Loi sur la commercialisation des produits agricoles*, se propose de prendre le *Décret modifiant le Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick*.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet du décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada*, Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Carola McWade, Directrice exécutive adjointe et greffière, Conseil national des produits agricoles, 344, rue Slater, 10<sup>e</sup> étage, Immeuble Canada, Ottawa (Ontario) K1R 7Y3; tél. : (613) 995-9697; téléc. : (613) 995-2097; courriel : mcwadec@agr.gc.ca.

Ottawa, le 5 juin 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé*  
EILEEN BOYD

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LES PRODUITS FORESTIERS DE BASE DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

## MODIFICATIONS

**1. L'article 2 du *Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**2.** Les pouvoirs conférés à un office par la Loi et le plan qui lui est applicable relativement à la réglementation de la commercialisation, au Nouveau-Brunswick, de produits forestiers de base que les producteurs tirent de terrains boisés privés situés dans la zone réglementée sont étendus aux marchés interprovincial et international relativement aux personnes et aux biens qui se trouvent au Nouveau-Brunswick.

**2. L'annexe du même décret est modifiée par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Office de commercialisation	Colonne 2 Règlement établissant le plan
7.	Office de vente des produits forestiers du Madawaska	<i>Règlement établissant le Plan de commercialisation des produits forestiers du Madawaska - Loi sur la commercialisation des produits de ferme</i> Règl. du N.-B. 83-221

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[24-1-0]

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 34, s. 2  
<sup>1</sup> SOR/2000-228

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 34, art. 2  
<sup>1</sup> DORS/2000-228

## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

Statutory Authority

*Aeronautics Act*

Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

These proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* [the Regulations] will introduce a new section, 705.46 *Night VFR Flight — Aeroplane*, into subpart 5 *Airline Operations of Part VII Commercial Air Services* (Subpart 705). The proposed section will prohibit operations at night under visual flight rules (VFR) for those aeroplanes being operated in accordance with Subpart 705 of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) except when the aeroplane is operated within 25 nautical miles of the departure aerodrome or when the flight is being conducted under instrument flight rules (IFR) when the pilot has the aerodrome at which he/she intends to land in sight and has been approved for a visual approach by the controlling air traffic service.

Subpart 705 encompasses the operating and flight rules applicable to the operation by a Canadian air operator, in an air transport service or in aerial work involving sightseeing operations, of aircraft capable of carrying 20 or more passengers. This subpart is also applicable to aeroplanes, other than those authorized to operate under Subpart 4 *Commuter Operations of Part VII* (Subpart 704), with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 8 618 kg (19 000 lbs.). An air transport service is defined in the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) section 101.01 *Interpretation* as “a commercial service that is operated for the purpose of transporting persons, personal belongings, baggage, goods or cargo in an aircraft between two points.”

The proposed introduction of a prohibition on night VFR for aeroplanes being operated in accordance with Subpart 705 is part of the Department's response to recommendations of the Transportation Safety Board of Canada. As a result of investigations into accidents which occurred under visual flight rules, one of which involved the controlled flight into terrain (CFIT) of a Subpart 705 cargo operation DC-3, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has expressed concern with respect to VFR flights in poor visual conditions. Although the rules pertaining to visual meteorological conditions take into account the effect of night on human visual ability by requiring greater flight visibility at night in uncontrolled airspace than is required during daylight hours, night VFR flights have been identified by the Transportation Safety Board of Canada as particularly of concern with respect to commercial passenger-carrying operations.

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

Fondement législatif

*Loi sur l'aéronautique*

Ministère responsable

Ministère des Transports

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

#### Description

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)* [le Règlement] prévoit l'ajout du nouvel article 705.46 (*Vol VFR de nuit — avion*) à la sous-partie 5 (*Exploitation d'une entreprise de transport aérien*) de la Partie VII (*Services aériens commerciaux*), encore appelée sous-partie 705. En vertu de l'article proposé, il sera interdit aux exploitants aériens assujettis à la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) d'effectuer des vols de nuit selon les règles de vol à vue (VFR), sauf si l'avion est exploité dans un rayon de 25 milles marins autour de l'aérodrome de départ ou si le vol est effectué selon les règles de vol aux instruments (IFR) lorsque le pilote a le contact visuel avec l'aérodrome sur lequel il a l'intention de se poser et qu'il a été autorisé à effectuer une approche visuelle par le service de la circulation aérienne chargé du contrôle de l'avion.

La sous-partie 705 comprend les règles d'utilisation et de vol qui s'appliquent à l'exploitation par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, d'aéronefs capables de transporter 20 passagers ou plus. Cette sous-partie s'applique également aux avions, autres que ceux dont l'exploitation est autorisée en vertu de la sous-partie 4 (*Exploitation d'un service aérien de navette*) de la Partie VII (sous-partie 704), ayant une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) supérieure à 8 618 kg (19 000 lb). Un service de transport aérien est défini comme suit à l'article 101.01 (*Définitions*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) : « Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes, des effets personnels, des bagages, des biens ou du fret à bord d'un aéronef entre deux points ».

Cette proposition d'interdiction des vols VFR de nuit visant les avions exploités en vertu de la sous-partie 705 fait partie de la réponse apportée par le Ministère aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. À la suite d'enquêtes sur des accidents survenus pendant des vols effectués selon les règles de vol à vue, dont un impact sans perte de contrôle (CFIT) d'un avion cargo DC-3 exploité en vertu de la sous-partie 705, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a exprimé son inquiétude à propos des vols VFR effectués dans de mauvaises conditions de vol à vue. Bien que les règles relatives aux conditions météorologiques de vol à vue tiennent compte des effets de la nuit sur l'aptitude à voir de l'être humain en exigeant la nuit dans l'espace aérien non contrôlé une visibilité en vol supérieure à celle exigée pendant les heures de clarté, il n'empêche que, pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les vols VFR de nuit sont vus comme une source d'inquiétude toute particulière au niveau des vols commerciaux de transport de passagers.

Visual flight rules (VFR) require an aircraft to be operated with “visual reference to the surface” (section 602.114 *Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Controlled Airspace* and section 602.115 *Minimum Visual Meteorological Conditions for VFR Flight in Uncontrolled Airspace*). These two sections, along with section 602.116 *VFR Over-the-Top (OTT)* and section 602.117 *Special VFR Flight*, define the meteorological conditions (cloud base and visibility) under which VFR flight is permitted. In essence, VFR flight is not permitted when weather conditions prevent identification of landmarks or topographical features for navigational use or when the orientation of the aircraft in relation to the surface cannot be controlled by visual reference.

However, the definition of VFR conditions in terms of cloud base and visibility may obscure the intent of the visual flight rules that there must be some visually identifiable reference which the pilot must be able to use for orientation and navigation. In certain circumstances, the meteorological conditions may meet the criteria to permit VFR flight but the visual references may not be adequate for safe flight. Examples of such circumstances are: “whiteout” conditions where a cloudy sky over snow covered terrain with no man-made landmarks causes a situation where sky and land blend together, no landmarks are available and a horizon cannot be distinguished; during operations at night over sparsely settled areas where the absence of lighted man-made landmarks leaves little or nothing visible on the surface; or during “dark night” conditions with neither moon, stars nor ground lights illuminating the surface over which the flight is being made.

This proposed amendment is one part of the response of the Department to the concerns described above. Additional measures to mitigate, so far as possible, the hazards of operating under conditions of inadequate visibility include planned amendments to the *Canadian Aviation Regulations* addressing other types of operation and educational efforts drawing the attention of pilots, both professional and recreational, to the hazards of such conditions. The proposed introduction of section 705.46 *Night VFR Flight — Aeroplane* is an integral part of these measures.

#### *Alternatives*

No alternative to regulatory action is available to implement this element of the departmental response to the recommendations of the Transportation Safety Board of Canada.

#### *Benefits and Costs*

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these proposed amendments has concluded that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Although en route night VFR operations are rarely undertaken by air operators engaged in airline operations (Subpart 705), when such activities do occur the potential consequences of any possible accident, although the accident itself is unlikely, are sufficiently severe to justify action to reduce even further the possibility of such an occurrence.

Les règles de vol à vue (VFR) exigent qu’un aéronef soit exploité « avec des repères visuels à la surface » (article 602.114 — *Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l’espace aérien contrôlé*, et article 602.115 — *Conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR dans l’espace aérien non contrôlé*). Ces deux articles, auxquels s’ajoutent les articles 602.116 (*Vol VFR au-dessus de la couche*) (OTT) et 602.117 (*Vol VFR spécial*), définissent les conditions météorologiques (base des nuages et visibilité) dans lesquelles le vol VFR est permis. Par essence même, le vol VFR n’est pas permis si les conditions météorologiques ne permettent pas d’identifier des points de repère au sol ou des caractéristiques topographiques à des fins de navigation ou s’il est impossible de s’assurer de l’orientation de l’aéronef par rapport à la surface à l’aide de références visuelles.

Toutefois, la définition des conditions VFR à partir de la base des nuages et de la visibilité risque de faire oublier que les règles de vol à vue ont pour but de veiller à la présence d’un certain nombre de références identifiables visuellement que le pilote doit pouvoir utiliser pour s’orienter et naviguer. Dans certaines circonstances, il se peut que les conditions météorologiques respectent les critères permettant le vol VFR sans que les références visuelles soient pour autant suffisantes à la sécurité du vol. Parmi des exemples de telles circonstances, citons le « voile blanc », une situation dans laquelle le ciel nuageux et le relief enneigé dénué de tout repère au sol d’origine artificielle qui se trouve au-dessous ont tendance à se fondre l’un dans l’autre, ce qui fait qu’aucun repère au sol n’est présent et que l’horizon n’est pas visible; citons également les vols de nuit au-dessus de régions peu peuplées où l’absence de repères au sol éclairés d’origine artificielle ne laisse rien à voir à la surface ou très peu, ou encore les conditions de « nuit noire » où il n’y a ni lune ni étoiles dans le ciel, ni lumières au sol au-dessous de la trajectoire suivie par le vol.

La modification qui est proposée ici constitue une partie de la réponse du Ministère aux inquiétudes décrites plus haut. D’autres mesures visant à atténuer, autant que faire se peut, les dangers inhérents aux vols effectués dans des conditions de visibilité insuffisante comprennent des modifications prévues au *Règlement de l’aviation canadien* dans d’autres types d’exploitation ainsi que des efforts en matière d’éducation destinés à attirer l’attention des pilotes, tant en aviation commerciale que dans celle de loisirs, sur les dangers liés à de telles conditions. La proposition d’ajout de l’article 705.46 (*Vol VFR de nuit — avion*) fait partie intégrante de ces mesures.

#### *Solutions de rechange*

Le but visé par la présente modification destinée à mettre en œuvre un élément de la réponse du Ministère à des recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ne peut être atteint par des voies autres que réglementaires.

#### *Avantages et coûts*

Tout au long de l’élaboration du règlement et des normes en matière d’aviation, Transports Canada a appliqué des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l’analyse des modifications proposées a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

Bien que les exploitants aériens voyant à l’exploitation d’une entreprise de transport aérien (sous-partie 705) effectuent rarement des vols de croisière en VFR de nuit, il n’empêche que, dès que de tels vols ont effectivement lieu, les conséquences potentielles de tout éventuel accident, même si l’accident en lui-même est peu probable, sont suffisamment graves pour justifier la prise de mesures permettant de réduire encore plus la possibilité d’un tel accident.

On the other hand, because en route night VFR operations are infrequently undertaken by these operators, the prohibition of such operations will have little effect on day-to-day activity and, therefore, the cost of this proposal is expected to be negligible. Most air operators involved in Subpart 705 operations prohibit en route VFR flight either by day or by night as a matter of company policy. It has been objected that northern operations will be more severely affected by these proposed operational restrictions than those in less isolated regions. Departmental officials believe that instances of specific hardship at individual sites can be satisfactorily dealt with on a case-by-case basis without sacrificing the overall advantages to aviation safety of this proposal.

The benefits of this proposed amendment are expected to outweigh the costs incurred.

#### *Consultation*

The members of the Commercial Air Service Operations (CASO) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) were consulted with respect to this proposed amendment to the *Canadian Aviation Regulations*. The actively participating members of this Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association — Canada, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Airlines International Ltd., Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Union of Public Employees, Helicopter Association of Canada, Parks Canada, and Teamsters Canada. This proposed amendment was among those discussed at a meeting of the Commercial Air Service Operations Technical Committee in June 1999. The Committee recommended the adoption of the amendment subject to two dissents that were to be further considered at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC).

The proposed amendment was presented at a meeting of the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on August 31, 1999. The two dissents (see below) were considered by the members of CARC.

The Northern Air Transport Association (NATA) objected to the proposed restriction on VFR operations in the North on the grounds that the impact will disproportionately affect northern operations. For some northern sites, when applied in conjunction with other operational restrictions, a prohibition on night VFR operations will severely reduce aviation access. The Association québécoise des transporteurs aériens inc. (AQTA) stated that a complete ban on night VFR was not supported by the available evidence. The members of CARC decided that it would be preferable to address each case of special hardship due to this proposal individually. The dissents were declined and the proposal was approved.

#### *Compliance and Enforcement*

These regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a

Par ailleurs, comme de tels exploitants effectuent peu souvent des vols de croisière en VFR de nuit, l'interdiction de tels vols n'aura que peu d'effets sur leurs activités ordinaires, ce qui veut dire que le coût de la présente proposition devrait être négligeable. La plupart des exploitants aériens régis par la sous-partie 705 interdisent les vols de croisière en VFR de jour comme de nuit, eu égard aux politiques de leur entreprise. Il a été argué que les vols effectués dans le Nord seraient plus durement touchés par les restrictions opérationnelles proposées que ceux effectués dans des régions moins isolées. Les responsables du Ministère sont d'avis que les cas où les conséquences pourraient être trop sévères à des endroits bien précis devraient pouvoir être réglés de manière satisfaisante sur une base individuelle sans sacrifier les avantages globaux qu'apporte la présente proposition en ce qui concerne la sécurité aérienne.

On s'attend à ce que les avantages découlant de cette modification l'emportent sur les coûts s'y rattachant.

#### *Consultations*

Cette modification au *Règlement de l'aviation canadien* a fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial (UDASAC) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association — Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Lignes aériennes canadiennes international ltée, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du Travail du Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, la Helicopter Association of Canada, Parcs Canada et Teamsters Canada. Cette modification a fait partie de celles débattues à la réunion du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial qui a eu lieu en juin 1999. Le Comité a recommandé l'adoption de cette modification, sous réserve de deux opinions divergentes devant être examinées plus tard par le Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC).

La modification proposée a été présentée le 31 août 1999 au Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est constitué de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'Aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC se sont penchés sur les deux opinions divergentes (voir ci-dessous).

La Northern Air Transport Association (NATA) s'est objectée à cette proposition visant à interdire les vols VFR dans le Nord en arguant que son impact allait nuire de façon disproportionnée aux opérations nordiques. À certains endroits nordiques, une interdiction des vols VFR appliquée conjointement à d'autres restrictions opérationnelles va fortement limiter l'accès aux moyens aériens. D'après l'Association québécoise des transporteurs aériens inc. (AQTA), les preuves existantes n'étaient pas une interdiction complète des vols VFR de nuit. Les membres du CRAC ont décidé qu'il serait préférable de traiter sur une base individuelle chaque cas où les conséquences découlant de cette proposition pourraient être trop sévères. Les opinions divergentes ont été rejetées, et la proposition a été approuvée.

#### *Respect et exécution*

Ces dispositions réglementaires seront appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un

Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

#### Contact

Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada, Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8, General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone); (613) 990-1198 (Facsimile); www.tc.gc.ca (Internet address).

document d'aviation canadien, ou encore de poursuites judiciaires intentées par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

#### Personne-ressource

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada, Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, renseignements généraux : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone); (613) 990-1198 (télécopieur); www.tc.gc.ca (adresse Internet).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8. (General inquiries — tel.: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059; fax: (613) 990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

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

Ottawa, June 5, 2003

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

#### AMENDMENT

1. The reference “[705.46 to 705.53 reserved]” after section 705.45 of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

Night VFR Flight — Aeroplane

**705.46** No person shall operate an aeroplane in night VFR flight unless

- (a) the flight is conducted within 25 nautical miles of the departure aerodrome; or
- (b) in the case of an IFR flight, the pilot-in-command establishes visual contact with the intended aerodrome of landing and receives an authorization from the appropriate air traffic

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (renseignements généraux — tél. : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : (613) 990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

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

Ottawa, le 5 juin 2003

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

#### MODIFICATION

1. La mention « [705.46 à 705.53 réservés] » qui suit l'article 705.45 du *Règlement de l'aviation canadien*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :

Vol VFR de nuit — avion

**705.46** Il est interdit à toute personne d'utiliser un avion en vol VFR de nuit à moins que l'une ou l'autre des conditions suivantes ne soit respectée :

- a) le vol est effectué à une distance de 25 milles marins ou moins de l'aérodrome de départ;
- b) dans le cas d'un vol IFR, le commandant de bord établit un contact visuel avec l'aérodrome d'atterrissage prévu et reçoit

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7  
<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7  
<sup>1</sup> DORS/96-433

control unit or flight service station to conduct a visual approach.

[705.47 to 705.53 reserved]

une autorisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol compétente d'effectuer une approche à vue.

[705.47 à 705.53 réservés]

COMING INTO FORCE

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

[24-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[24-1-o]

## INDEX

Vol. 137, No. 24 — June 14, 2003

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Customs and Revenue Agency**

## Income Tax Act

- Revocation of registration of Canadian amateur athletic associations ..... 1849
- Revocation of registration of a charity ..... 1849

**Canadian International Trade Tribunal**

- Carbon steel plate — Expiry of order ..... 1850

**Canadian Radio-television and Telecommunications Commission****Commission**

- \*Addresses of CRTC offices — Interventions ..... 1852

## Decisions

- 2003-170 to 2003-176 ..... 1852

## Public Hearing

- 2003-5-1 ..... 1854

**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

- Permit No. 4543-2-03311, amended ..... 1790
- Permit No. 4543-2-04259 ..... 1790
- Permit No. 4543-2-06247 ..... 1791

**Finance, Dept. of**

## Statements

- Bank of Canada, balance sheet as at May 31, 2003 ..... 1844
- Bank of Canada, balance sheet as at June 4, 2003 ..... 1846

**Fisheries and Oceans, Dept. of**

## Canada Shipping Act

- Western Canada Marine Response Corporation ..... 1793

**Foreign Affairs and International Trade, Dept. of**

## United Nations Iraq Regulations

- General certificate No. 5, dated May 28, 2003 ..... 1795

**Industry, Dept. of**

- Appointments ..... 1796

## Radiocommunication Act

- SMSE-004-03 — Interference-causing equipment standard (ICES) ..... 1801

**Justice, Dept. of**

## Extradition Act

- Second protocol amending the treaty on extradition between the Government of Canada and the Government of the United States of America ..... 1802

## Mutual Legal Assistance in Criminal Matters Act

- Agreement between the Government of Canada and the Government of the Hong Kong special administrative region of the People's Republic of China on mutual legal assistance in criminal matters ..... 1804
- Treaty between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Belgium on mutual legal assistance in criminal matters ..... 1812

**Transport, Dept. of**

- Strategies for reducing driver distraction from in-vehicle telematics devices: a discussion document ..... 1820

**MISCELLANEOUS NOTICES**

- Allnorth Consultants Limited, bridge over Naver Creek, B.C. .... 1855

**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**

- Associates Financial Life Insurance Company, change of name ..... 1855
- Babcock & Brown Rail Funding LLC, documents deposited ..... 1855
- British Columbia, Ministry of Transportation of, bridge over Twan Creek, B.C. .... 1859
- Cache Creek, Village of, water main pipe bridge over the Bonaparte River, B.C. .... 1863
- Canadian Hydro Developers, Inc., Upper Mamquam hydroelectric project in the Mamquam River, B.C. .... 1856
- \*Combined Specialty Insurance Company, Change of name ..... 1856
- El-Mo Leasing II Corporation, documents deposited ..... 1857
- Flex Leasing II, LLC and Flex Leasing Corporation, documents deposited ..... 1858
- \*IBT Fund Services (Canada) Inc., notice of intention ..... 1858
- Jesus And Me Ministries of Canada, relocation of head office ..... 1859
- New Life League, relocation of head office ..... 1860
- Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works of, Elmsdale No. 2 bridge replacement and temporary detour over the Nine Mile River, N.S. .... 1857
- Ontario, Ministry of Natural Resources of, Threenarrows Lake dam reconstruction, Ont. .... 1859
- Patriot Railcar Holdings I, LLC, documents deposited ..... 1860
- Regroupement Innovation Travail Éducation — R.I.T.E., surrender of charter ..... 1860
- Robert Owen Foundation, surrender of charter ..... 1861
- Saskatchewan Highways and Transportation, bridge over Emmons Creek, Sask. .... 1861
- Saskatchewan Highways and Transportation, bridge over the Prairie River, Sask. .... 1862
- Société canadienne de l'aquarelle (La), relocation of head office ..... 1862
- Trimark Trust, designated office for the service of enforcement notices ..... 1862
- Turtle Mountain, Rural Municipality of, bridge in the Pembina River, Man. .... 1861

**PARLIAMENT****Chief Electoral Officer**

## Canada Elections Act

- Determination of number of electors ..... 1848

**House of Commons**

- \*Filing applications for private bills (2nd Session, 37th Parliament) ..... 1848

**PROPOSED REGULATIONS****Canadian Heritage, Dept. of**

## Canada National Parks Act

- Regulations Amending the National Parks of Canada Water and Sewer Regulations ..... 1865

**Health, Dept. of**

## Food and Drugs Act

- Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1339 — Spinosad) ..... 1871

## Hazardous Products Act

- Order Amending Schedule I to the Hazardous Products Act (Surface Coating Materials) ..... 1888

- Surface Coating Materials Regulations ..... 1875

**National Farm Products Council**

## Agricultural Products Marketing Act

- Order Amending the New Brunswick Primary Forest Products Order ..... 1890



**PROPOSED REGULATIONS — *Continued***

**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation

Regulations (Part VII) ..... 1893

## INDEX

Vol. 137, n° 24 — Le 14 juin 2003

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

Allnorth Consultants Limited, pont au-dessus du ruisseau Naver (C.-B.) .....	1855
Associés, Compagnie financière d'assurance-vie (Les), changement de dénomination sociale .....	1855
Babcock & Brown Rail Funding LLC, dépôt de documents .....	1855
British Columbia, Ministry of Transportation of, pont au-dessus du ruisseau Twan (C.-B.) .....	1859
Cache Creek, Village of, pont de canalisation pour conduite principale au-dessus de la rivière Bonaparte (C.-B.) .....	1863
Canadian Hydro Developers, Inc., projet hydroélectrique Upper Mamquam dans la rivière Mamquam (C.-B.) .....	1856
*Compagnie d'assurances spécialisées Combined, changement de dénomination sociale .....	1856
El-Mo Leasing II Corporation, dépôt de documents .....	1857
Flex Leasing II, LLC et Flex Leasing Corporation, dépôt de documents .....	1858
Fondation Robert Owen, abandon de charte .....	1861
*IBT Fund Services (Canada) Inc., avis d'intention .....	1858
Jesus And Me Ministries of Canada, changement de lieu du siège social .....	1859
New Life League, changement de lieu du siège social .....	1860
Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works of, remplacement du pont Elmsdale n° 2 et déviation temporaire au-dessus de la rivière Nine Mile (N.-É.) .....	1857
Ontario, ministère des Richesses naturelles de l', réfection du barrage du lac Threenarrows (Ont.) .....	1859
Patriot Railcar Holdings I, LLC, dépôt de documents .....	1860
Regroupement Innovation Travail Éducation — R.I.T.E., abandon de charte .....	1860
Saskatchewan Highways and Transportation, pont au-dessus de la rivière Prairie (Sask.) .....	1862
Saskatchewan Highways and Transportation, pont au-dessus du ruisseau Emmons (Sask.) .....	1861
Société canadienne de l'aquarelle (La), changement de lieu du siège social .....	1862
Trimark Trust, bureau désigné pour la signification d'avis d'ordonnance .....	1862
Turtle Mountain, Rural Municipality of, pont au-dessus de la rivière Pembina (Man.) .....	1861

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Affaires étrangères et du Commerce international, min. des**

Règlement des Nations Unies sur l'Iraq Attestation générale n° 5 établie en date du 28 mai 2003 .....	1795
--	------

**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Permis n° 4543-2-03311, modifié .....	1790
Permis n° 4543-2-04259 .....	1790
Permis n° 4543-2-06247 .....	1791

**Finances, min. des**

Bilans	
Banque du Canada, bilan au 31 mai 2003 .....	1845
Banque du Canada, bilan au 4 juin 2003 .....	1847

**AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)****Industrie, min. de l'**

Nominations .....	1796
Loi sur la radiocommunication SMSE-004-03 — Norme sur le matériel brouilleur (NMB) .....	1801

**Justice, min. de la**

Loi sur l'entraide juridique en matière criminelle Accord d'entraide juridique en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine .....	1804
Traité d'entraide judiciaire en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de Belgique .....	1812
Loi sur l'extradition Deuxième protocole modifiant le traité d'extradition entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique .....	1802

**Pêches et des Océans, min. des**

Loi sur la marine marchande du Canada Western Canada Marine Response Corporation .....	1793
---	------

**Transports, min. des**

Stratégies visant à réduire la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord : document de discussion .....	1820
--	------

**COMMISSIONS****Agence des douanes et du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu Annulation d'enregistrement d'un organisme de bienfaisance .....	1849
Annulation de l'enregistrement d'associations canadiennes de sport amateur .....	1849

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions .....	1852
Audience public 2003-5-1 .....	1854
Décisions 2003-170 à 2003-176 .....	1852

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Tôles d'acier au carbone — Expiration de l'ordonnance ..	1850
--	------

**PARLEMENT****Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (2 <sup>e</sup> session, 37 <sup>e</sup> législature) .....	1848
--	------

**Directeur général des élections**

Loi électorale du Canada Établissement du nombre d'électeurs .....	1848
---	------

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Conseil national des produits agricoles**

Loi sur la commercialisation des produits agricoles Décret modifiant le Décret sur les produits forestiers de base du Nouveau-Brunswick .....	1890
--	------

**Patrimoine canadien, min. du**

Loi sur les parcs nationaux du Canada Règlement modifiant le Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada .....	1865
---	------

**Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1339 — spinosad) .....	1871
---	------

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Santé, min. de la (suite)**

Loi sur les produits dangereux

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les produits dangereux (revêtements) .....	1888
Règlement sur les vêtements .....	1875

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII) .....	1893
---	------



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Communication Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Communication Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9