

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 12, 2010

OTTAWA, LE MERCREDI 12 MAI 2010

Statutory Instruments 2010

Textes réglementaires 2010

SOR/2010-83 to 99 and SI/2010-35 to 37 and 39

DORS/2010-83 à 99 et TR/2010-35 à 37 et 39

Pages 598 to 879

Pages 598 à 879

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 2010, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 6 janvier 2010, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l’abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d’autres pays, le prix de l’abonnement est de 67,50 \$US et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazette.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 de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1^{er} avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

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

Registration
SOR/2010-83 April 22, 2010

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Fire and Boat Drills Regulations

P.C. 2010-478 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to paragraph 35(1)(e)^a and subsection 120(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, hereby makes the annexed *Fire and Boat Drills Regulations*.

FIRE AND BOAT DRILLS REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions	1. The following definitions apply in these Regulations.
“certificated person” « <i>personne brevetée</i> »	“certificated person” has the same meaning as in subsection 1(1) of the <i>Marine Personnel Regulations</i> .
“fire alarm signal” « <i>signal d’alarme-incendie</i> »	“fire alarm signal” means the continuous sounding of a vessel’s fire alarm.
“fishing vessel” « <i>bâtiment de pêche</i> »	“fishing vessel” has the same meaning as in subsection 1(1) of the <i>Marine Personnel Regulations</i> .
“general emergency alarm signal” « <i>signal d’alarme générale en cas d’urgence</i> »	“general emergency alarm signal” means a succession of seven or more short blasts followed by one long blast on the whistle or siren of a vessel.
“marine evacuation system” « <i>dispositif d’évacuation en mer</i> »	“marine evacuation system” means an appliance for the rapid transfer of persons from the embarkation deck of a vessel to a floating survival craft.
“near coastal voyage, Class 1” « <i>voyage à proximité du littoral, classe 1</i> »	“near coastal voyage, Class 1” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i> .
“rescue boat” « <i>canot de secours</i> »	“rescue boat” has the same meaning as in subsection 2(1) of the <i>Life Saving Equipment Regulations</i> and, for greater certainty, includes an emergency boat that performs the same functions.

Enregistrement
DORS/2010-83 Le 22 avril 2010

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les exercices d’incendie et d’embarcation

C.P. 2010-478 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l’alinéa 35(1)e)^a et du paragraphe 120(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les exercices d’incendie et d’embarcation*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES EXERCICES D’INCENDIE ET D’EMBARCATION

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.	Définitions
« bateau de sauvetage » S’entend au sens du paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur l’équipement de sauvetage</i> .	« bateau de sauvetage » “ <i>survival craft</i> ”
« bâtiment de pêche » S’entend au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> .	« bâtiment de pêche » “ <i>fishing vessel</i> ”
« canot de secours » S’entend au sens du paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur l’équipement de sauvetage</i> . Il est entendu que « canot de secours » s’entend en outre de toute embarcation de secours qui remplit les mêmes fonctions.	« canot de secours » “ <i>rescue boat</i> ”
« dispositif d’évacuation en mer » Dispositif permettant de transborder rapidement des personnes du pont d’embarquement du bâtiment à un bateau de sauvetage flottant.	« dispositif d’évacuation en mer » “ <i>marine evacuation system</i> ”
« personne brevetée » S’entend au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> .	« personne brevetée » “ <i>certificated person</i> ”
« signal d’alarme générale en cas d’urgence » Série de sept sons brefs ou plus, suivie d’un son prolongé émis par le sifflet ou la sirène du bâtiment.	« signal d’alarme générale en cas d’urgence » “ <i>general emergency alarm signal</i> ”
« signal d’alarme-incendie » Sonnerie d’alarme-incendie continue du bâtiment.	« signal d’alarme-incendie » “ <i>fire alarm signal</i> ”

^a S.C. 2005, c. 29, ss. 16(1)

^b S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2005, ch. 29, par. 16(1)

^b L.C. 2001, ch. 26

<p>“sheltered waters voyage” « voyage en eaux abritées »</p> <p>“survival craft” « bateau de sauvetage »</p> <p>“unlimited voyage” « voyage illimité »</p>	<p>“sheltered waters voyage” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i>.</p> <p>“survival craft” has the same meaning as in subsection 2(1) of the <i>Life Saving Equipment Regulations</i>.</p> <p>“unlimited voyage” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i>.</p>	<p>« voyage à proximité du littoral, classe 1 » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i>.</p> <p>« voyage en eaux abritées » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i>.</p> <p>« voyage illimité » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i>.</p>	<p>« voyage à proximité du littoral, classe 1 » “near coastal voyage, Class 1”</p> <p>« voyage en eaux abritées » “sheltered waters voyage”</p> <p>« voyage illimité » “unlimited voyage”</p>
--	--	--	---

APPLICATION

Application	<p>2. (1) These Regulations apply in respect of self-propelled Canadian vessels that</p> <p>(a) are Safety Convention vessels; or</p> <p>(b) are required to hold an inspection certificate under section 10 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i>.</p>
Exceptions	<p>(2) These Regulations do not apply in respect of</p> <p>(a) fishing vessels of 150 gross tonnage or less;</p> <p>(b) cable ferries; and</p> <p>(c) vessels of 15 gross tonnage or less that carry 12 or fewer passengers.</p>

APPLICATION

Application	<p>2. (1) Le présent règlement s’applique à l’égard des bâtiments canadiens autopropulsés qui, selon le cas :</p> <p>a) sont assujettis à la Convention sur la sécurité;</p> <p>b) sont tenus d’être titulaires d’un certificat d’inspection en application de l’article 10 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i>.</p>	Application
Exceptions	<p>(2) Il ne s’applique pas :</p> <p>a) à l’égard des bâtiments de pêche d’une jauge brute de 150 ou moins;</p> <p>b) à l’égard des traversiers à câble;</p> <p>c) à l’égard des bâtiments d’une jauge brute de 15 ou moins transportant 12 passagers ou moins.</p>	Exceptions

EMERGENCY INFORMATION

GENERAL

Muster lists	<p>3. (1) Subject to section 4, the master of a vessel shall ensure that, at all times, there is a muster list and, in the case of a vessel that is equipped with rescue boats, a rescue boat muster list.</p>
Posting	<p>(2) The master of the vessel shall ensure that the lists required under subsection (1)</p> <p>(a) are drawn up in either or both official languages, according to the needs of the crew; and</p> <p>(b) are conspicuously posted throughout the vessel, including the navigation bridge, the engine room and the crew accommodations.</p>
Separate document	<p>(3) The rescue boat muster list may be a document separate from the muster list or an addendum to it.</p>
Exception	<p>4. The master of a vessel who has a means of informing crew members of the essential actions to be taken during an emergency is not required to ensure that there is a muster list or a rescue boat muster list if the vessel</p> <p>(a) has a crew of fewer than three members and carries passengers; or</p> <p>(b) has a crew of fewer than five members and does not carry passengers.</p>

RENSEIGNEMENTS SUR LES MESURES D’URGENCE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Rôles d’appel	<p>3. (1) Sous réserve de l’article 4, le capitaine d’un bâtiment veille à ce qu’il y ait, en tout temps, un rôle d’appel et, si ce bâtiment est équipé de canots de secours, un rôle d’appel pour ceux-ci.</p>	Rôles d’appel
Affichage	<p>(2) Il veille à ce que les rôles exigés par le paragraphe (1) :</p> <p>a) soient préparés dans l’une ou l’autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu des besoins de l’équipage;</p> <p>b) soient affichés bien en vue dans tout le bâtiment, y compris la passerelle de navigation, la chambre des machines et les locaux de l’équipage.</p>	Affichage
Document distinct	<p>(3) Le rôle d’appel pour canots de secours peut être un document distinct du rôle d’appel ou un addenda de celui-ci.</p>	Document distinct
Exception	<p>4. Le capitaine d’un bâtiment qui a un moyen d’informer les membres de l’équipage des mesures essentielles à prendre en cas d’urgence n’est pas tenu de veiller à ce qu’il y ait un rôle d’appel ou un rôle d’appel pour canots de secours dans les cas suivants :</p> <p>a) le bâtiment compte moins de trois membres d’équipage et transporte des passagers;</p> <p>b) le bâtiment compte moins de cinq membres d’équipage et ne transporte pas de passagers.</p>	Exception

Illustrations and instructions	<p>5. (1) The master of a vessel shall, before the vessel embarks on a voyage, prepare and post illustrations and instructions that inform passengers of</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the alarm signals used to indicate emergencies; (b) the essential actions to be taken during an emergency; (c) the location of their designated muster stations; and (d) the method of correctly donning a lifejacket. 	<p>5. (1) Avant qu'un bâtiment entreprenne un voyage, son capitaine établit et affiche des illustrations et des consignes pour indiquer aux passagers les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les signaux d'alarme utilisés pour signaler les cas d'urgence; b) les mesures essentielles à prendre en cas d'urgence; c) l'emplacement de leur poste de rassemblement désigné; d) la façon correcte d'endosser les gilets de sauvetage. 	Illustrations et consignes
Posting	<p>(2) The master of the vessel shall ensure that the illustrations and instructions required under subsection (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) are drawn up in both official languages; and (b) are conspicuously posted in passenger state-rooms, at muster stations and in other passenger spaces. 	<p>(2) Il veille à ce que les illustrations et les consignes exigées par le paragraphe (1) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) soient préparées dans les deux langues officielles; b) soient affichées bien en vue dans les cabines de passagers, les postes de rassemblement et les autres locaux à passagers. 	Affichage
Updated information	<p>6. The master of a vessel shall</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) ensure that any information that is posted on board the vessel in accordance with these Regulations is kept up to date and is legible; and (b) revise or replace the muster list or rescue boat muster list if there is a change in the crew of the vessel. 	<p>6. Il incombe au capitaine d'un bâtiment :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de veiller à ce que tous les renseignements affichés à bord du bâtiment conformément au présent règlement soient à jour et puissent être lus; b) de réviser ou de remplacer le rôle d'appel ou le rôle d'appel pour canots de secours s'il y a un changement dans la composition de l'équipage du bâtiment. 	Information à jour
MUSTER LIST		RÔLE D'APPEL	
Contents	<p>7. (1) The master of a vessel shall ensure that a muster list contains the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a description of the general emergency alarm signal, the fire alarm signal and, if the vessel has one, the public address system; (b) a description of how the order to abandon ship is given; (c) an indication of the station at which each crew member is to report when the general emergency alarm signal or the fire alarm signal is sounded; (d) a description of the specific duties assigned to each crew member and to be performed by the crew member when the general emergency alarm signal or the fire alarm signal is sounded, including <ul style="list-style-type: none"> (i) closing the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, side scuttles, skylights, portholes and other similar openings in the vessel, (ii) equipping the survival craft and the other life saving appliances, (iii) ensuring that the radio life saving equipment is placed on board the appropriate survival craft, (iv) preparing and launching the survival craft, (v) generally preparing the other life saving appliances, (vi) mustering the passengers, 	<p>7. (1) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que le rôle d'appel contienne les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) une description du signal d'alarme générale en cas d'urgence, du signal d'alarme-incendie et, si le bâtiment en est équipé, du dispositif de sonorisation; b) une description de la façon dont l'ordre d'abandonner le bâtiment est donné; c) une indication du poste auquel chaque membre d'équipage doit se présenter si le signal d'alarme générale en cas d'urgence ou le signal d'alarme-incendie est déclenché; d) une description des fonctions particulières qui ont été assignées à chaque membre d'équipage et qui doivent être exécutées par celui-ci si le signal d'alarme générale en cas d'urgence ou le signal d'alarme-incendie est déclenché, notamment : <ul style="list-style-type: none"> (i) la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des hublots, des claires-voies, des sabords et des autres ouvertures analogues à bord du bâtiment, (ii) l'armement des bateaux de sauvetage et des autres engins de sauvetage, (iii) le fait de veiller à ce que l'équipement de sauvetage radioélectrique soit placé à bord des bateaux de sauvetage appropriés, (iv) la préparation et la mise à l'eau des bateaux de sauvetage, 	Contenu

- (vii) using the radiocommunication equipment,
- (viii) performing the duties of fire parties, and
- (ix) performing any special duties assigned in respect of the use of the fire fighting equipment and installations;
- (e) the substitutes for key persons who may become disabled;
- (f) the crew member responsible for each lifeboat and, if applicable, that member's second-in-command;
- (g) the crew member assigned as principal communicator in accordance with section 267 of the *Marine Personnel Regulations*; and
- (h) the crew members who are assigned to ensure that the life saving appliances and fire fighting equipment and installations are maintained in good condition and are ready for immediate use.

- (v) la préparation générale du reste des engins de sauvetage,
- (vi) le rassemblement des passagers,
- (vii) l'utilisation de l'équipement de radiocommunication,
- (viii) les fonctions des équipes d'incendie,
- (ix) toute fonction particulière qui a été assignée à l'égard de l'utilisation de l'équipement et des installations de lutte contre les incendies;
- e) les remplaçants des personnes qui occupent des postes clés et qui peuvent être frappées d'incapacité;
- f) le membre d'équipage responsable de chaque bateau de sauvetage et, le cas échéant, son second;
- g) le membre d'équipage désigné à titre de préposé principal aux transmissions en application de l'article 267 du *Règlement sur le personnel maritime*;
- h) les membres d'équipage à qui a été assignée la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et l'équipement et les installations de lutte contre les incendies soient tenus en bon état et prêts à être utilisés immédiatement.

Additional contents

(2) The master of a vessel that carries passengers shall ensure that, in addition to the information set out in subsection (1), the muster list contains the following information:

- (a) a list of the actions to be taken by the passengers when the general emergency alarm signal or the fire alarm signal is sounded; and
- (b) a description of the duties assigned to crew members and to be performed by them in relation to the passengers during an emergency, including
 - (i) warning the passengers of the emergency,
 - (ii) ensuring that the passengers are adequately dressed for protection against exposure and have donned their lifejackets correctly,
 - (iii) assembling the passengers at their designated muster stations,
 - (iv) locating and rescuing passengers who are trapped in their staterooms or who are otherwise unaccounted for during an emergency,
 - (v) keeping order in the passageways and on the stairways and generally controlling the movements of passengers, and
 - (vi) ensuring that a supply of blankets is taken to the survival craft.

(2) Le capitaine d'un bâtiment qui transporte des passagers veille à ce que le rôle d'appel contienne, en plus des renseignements visés au paragraphe (1), les renseignements suivants :

- a) une liste des mesures que les passagers doivent prendre si le signal d'alarme générale en cas d'urgence ou le signal d'alarme-incendie est déclenché;
- b) une description des fonctions qui sont assignées aux membres d'équipage et qui doivent être exécutées par ceux-ci à l'égard des passagers dans une situation d'urgence, notamment :
 - (i) avertir les passagers de la situation d'urgence,
 - (ii) veiller à ce que les passagers portent des vêtements convenables pour se protéger contre les éléments et à ce qu'ils aient endossé correctement leur gilet de sauvetage,
 - (iii) rassembler les passagers à leur poste de rassemblement désigné,
 - (iv) trouver et secourir les passagers qui sont prisonniers de leurs cabines et les autres passagers qui manquent à l'appel dans une situation d'urgence,
 - (v) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et, d'une manière générale, superviser les déplacements des passagers,
 - (vi) veiller à ce que les bateaux de sauvetage soient approvisionnés en couvertures.

Contenu supplémentaire

Additional requirements

8. In preparing a muster list, the master of a vessel shall

- (a) ensure that the number of certificated persons required to be on board and employed for each survival craft under Division 2 of Part 2 of the

8. Il incombe au capitaine d'un bâtiment, au moment d'établir le rôle d'appel :

- a) de veiller à ce que le nombre de personnes brevetées qui doivent être à bord et employées pour chaque bateau de sauvetage en application

Exigences supplémentaires

Marine Personnel Regulations are assigned to that survival craft;

(b) ensure that each available certificated person is assigned duties in connection with the preparation and launching of survival craft;

(c) in assigning members of the vessel's crew to the crews of the survival craft, ensure an equitable distribution of certificated persons, deck officers and persons trained to assist others;

(d) if the vessel carries motorized survival craft, ensure that a person capable of operating the motor and carrying out minor adjustments to it is assigned to each motorized survival craft; and

(e) in selecting substitutes for key persons in case those persons become disabled, take into account that different emergencies may call for different actions.

de la section 2 de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* y soient affectées;

b) de veiller à ce que chaque personne brevetée disponible soit affectée à des fonctions relatives à la préparation et à la mise à l'eau des bateaux de sauvetage;

c) de veiller à ce qu'il y ait une répartition équitable, à partir des membres d'équipage, de personnes brevetées, d'officiers de pont et de personnes formées pour aider les autres parmi les équipages des bateaux de sauvetage;

d) de veiller à ce qu'à chaque bateau de sauvetage à moteur, si le bâtiment en est équipé, soit affectée une personne qui sache faire fonctionner le moteur et procéder à des réglages mineurs;

e) lorsqu'il nomme des remplaçants pour les personnes clés dans le cas où celles-ci seraient frappées d'incapacité, de tenir compte du fait que différentes situations d'urgence peuvent exiger des mesures différentes.

RESCUE BOAT MUSTER LIST

RÔLE D'APPEL POUR CANOTS DE SECOURS

Contents

9. (1) The master of a vessel shall ensure that a rescue boat muster list contains the following information:

(a) a description of the signal that will be sounded to muster the rescue boat crew to its designated position;

(b) the members of the rescue boat crew who are to report to the designated position; and

(c) the duties to be performed by each member of the rescue boat crew when that signal is sounded.

9. (1) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que le rôle d'appel pour canots de secours contienne les renseignements suivants :

a) une description du signal sonore qui sera déclenché pour le rassemblement de l'équipage des canots de secours à son poste désigné;

b) les membres de l'équipage des canots de secours qui doivent se présenter au poste désigné;

c) les fonctions que chaque membre de l'équipage des canots de secours doit exécuter lorsque le signal sonore est déclenché.

Contenu

Certificated persons

(2) In preparing a rescue boat muster list, the master of the vessel shall ensure that the number of certificated persons required to be on board and employed for each rescue boat under section 209 of the *Marine Personnel Regulations* are assigned to that rescue boat.

(2) Lorsqu'il établit le rôle d'appel pour canots de secours, le capitaine du bâtiment veille à ce que le nombre de personnes brevetées qui doivent être à bord et employées pour chaque canot de secours en application de l'article 209 du *Règlement sur le personnel maritime* y soient affectées.

Personnes brevetées

MEASURES RESPECTING VESSELS THAT CARRY PASSENGERS

MESURES RELATIVES AUX BÂTIMENTS QUI TRANSPORTENT DES PASSAGERS

PASSENGER COUNT AND DETAILS

DÉNOMBREMENT ET PRÉCISIONS — PASSAGERS

Passenger count

10. The master of a vessel that carries passengers shall, before the vessel embarks on a voyage, ensure that the following information is both communicated to him or her and recorded:

(a) the number of persons on board; and

(b) details respecting all persons who have declared a need for special care or assistance during an emergency.

10. Avant qu'un bâtiment qui transporte des passagers entreprenne un voyage, son capitaine veille à ce que les renseignements ci-après lui soient communiqués et soient consignés :

a) le nombre de personnes à bord;

b) des précisions concernant toutes les personnes qui ont déclaré avoir besoin d'une aide ou de soins particuliers dans une situation d'urgence.

Dénombrement des passagers

Passenger details

11. (1) The master of a vessel that carries passengers shall, before the vessel embarks on one of the following voyages, ensure that the name and gender of each person on board the vessel are recorded in a way that distinguishes between adults, children and infants:

(a) an unlimited voyage or a near coastal voyage, Class 1;

11. (1) Avant qu'un bâtiment qui transporte des passagers entreprenne l'un des voyages ci-après, son capitaine veille à ce que les noms et le sexe de toutes les personnes à bord soient consignés de façon à faire la distinction entre les adultes, les enfants et les enfants en bas âge :

a) les voyages illimités ou les voyages à proximité du littoral, classe 1;

Précisions sur les passagers

	(b) a voyage longer than 12 hours; or (c) a voyage on which there is at least one assigned passenger berth.	b) les voyages de plus de douze heures; c) les voyages pour lesquels il y a au moins une couchette de passager d'assignée.	
Records	(2) The master of the vessel shall ensure that information recorded under this section is (a) kept on shore in a manner that makes it readily available to search and rescue services; and (b) updated if any passengers embark or disembark during the voyage.	(2) Il veille à ce que les renseignements consignés en application du présent article : a) soient conservés à terre de façon à ce qu'ils soient facilement accessibles aux services de recherche et de sauvetage; b) soient mis à jour si des passagers montent à bord ou débarquent au cours du voyage.	Renseignements consignés
Information privacy	(3) Personal information recorded under this section may be used or disclosed only for search and rescue purposes.	(3) Les renseignements personnels consignés en application du présent article ne peuvent être utilisés ou communiqués qu'à des fins de recherche et de sauvetage.	Confidentialité des renseignements
Definitions	(4) The following definitions apply in subsection (1).	(4) Les définitions qui suivent s'appliquent au paragraphe (1).	Définitions
"adult" « adulte »	"adult" means a person who is 12 years of age or older.	« adulte » Toute personne âgée de 12 ans ou plus.	« adulte » "adult"
"child" « enfant »	"child" means a person who is five years of age or older but under 12 years of age.	« enfant » Toute personne âgée d'au moins 5 ans mais de moins de 12 ans.	« enfant » "child"
"infant" « enfant en bas âge »	"infant" means a person who is under five years of age.	« enfant en bas âge » Toute personne âgée de moins de 5 ans.	« enfant en bas âge » "infant"
Missing passengers	12. The master of a vessel that carries passengers shall ensure that procedures are in place for locating and rescuing passengers who are trapped in their staterooms or who are otherwise unaccounted for during an emergency.	12. Le capitaine d'un bâtiment qui transporte des passagers veille à ce qu'une marche à suivre soit en place pour trouver et secourir les passagers qui sont prisonniers de leurs cabines et les autres passagers qui manquent à l'appel dans une situation d'urgence.	Passagers qui manquent à l'appel

PRACTICE MUSTERS AND SAFETY BRIEFINGS

EXERCICES DE RASSEMBLEMENT ET EXPOSÉS SUR LA SÉCURITÉ

Practice muster	13. (1) If passengers are scheduled to be on board a vessel for more than 24 hours, the master of the vessel shall ensure that a practice muster of the passengers and crew is held as soon as practicable but not later than 24 hours after the passengers embark.	13. (1) S'il est prévu que les passagers resteront à bord d'un bâtiment plus de vingt-quatre heures, son capitaine veille à ce qu'un exercice de rassemblement des passagers et de l'équipage soit tenu aussitôt que possible mais au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent l'embarquement des passagers.	Exercice de rassemblement
Safety briefing	(2) If passengers are scheduled to be on board a vessel for 24 hours or less and a practice muster is not held, the master of the vessel shall ensure that, immediately before or after the vessel embarks on a voyage, a safety briefing is given to the passengers informing them of the safety and emergency procedures that are relevant to the type and size of the vessel.	(2) S'il est prévu que les passagers resteront à bord d'un bâtiment vingt-quatre heures ou moins et si aucun exercice de rassemblement n'est tenu, son capitaine veille à ce que soit donné aux passagers, immédiatement avant que le bâtiment entreprenne un voyage ou juste après qu'il l'a entrepris, un exposé sur la sécurité les informant de la marche à suivre en matière de sécurité et d'urgence, compte tenu du type et des dimensions du bâtiment.	Exposé sur la sécurité
Requirements	(3) The master of a vessel referred to in subsection (2) shall ensure that the safety briefing (a) informs the passengers of the essential actions they must take during an emergency; (b) specifies the location of lifejackets, survival craft and muster stations; (c) informs the passengers in each area of the vessel of the location of the lifejackets and survival craft that are closest to them; (d) instructs the passengers in the donning and use of their lifejackets;	(3) Le capitaine d'un bâtiment visé au paragraphe (2) veille à ce que l'exposé sur la sécurité : a) informe les passagers des mesures essentielles qu'ils doivent prendre dans une situation d'urgence; b) précise l'emplacement des gilets de sauvetage, des bateaux de sauvetage et des postes de rassemblement; c) informe les passagers de chaque secteur du bâtiment de l'emplacement des gilets de sauvetage et des bateaux de sauvetage qui sont les plus près d'eux;	Exigences

- (e) is given in either or both official languages, according to the needs of the passengers;
- (f) is given on the vessel's public address system if the vessel has one; and
- (g) is given in a way that is likely to be understood by the passengers.

- d) donne aux passagers une formation sur la manière d'endosser et d'utiliser leur gilet de sauvetage;
- e) soit donné dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu des besoins des passagers;
- f) soit donné au moyen d'un dispositif de sonorisation, si le bâtiment en est équipé;
- g) soit donné d'une manière susceptible d'être comprise par les passagers.

New passengers

(4) If new passengers embark after a practice muster has been held on a vessel, the master of the vessel is not required to hold another practice muster if a safety briefing that meets the requirements of subsection (3) is given to the new passengers before the vessel continues on its voyage.

(4) Si de nouveaux passagers montent à bord après la tenue d'un exercice de rassemblement, le capitaine du bâtiment n'est pas tenu de procéder à un nouvel exercice si, avant que le bâtiment poursuive son voyage, un exposé sur la sécurité conforme aux exigences du paragraphe (3) leur est donné.

Nouveaux passagers

Duties of crew

14. During a practice muster of passengers and crew, the crew members shall perform the duties assigned to them, including

- (a) summoning the passengers to their designated muster stations;
- (b) keeping order in passageways and on stairways and generally controlling the movements of the passengers as they proceed to their designated muster stations;
- (c) assembling the passengers at their designated muster stations and ensuring that they are all accounted for;
- (d) locating and rescuing passengers who are trapped in their staterooms or who are otherwise unaccounted for;
- (e) instructing the passengers in dressing adequately for protection against exposure and in the donning and use of their lifejackets;
- (f) ensuring that the passengers have donned their lifejackets correctly;
- (g) ensuring that the passengers are made aware of how the order to abandon ship is given; and
- (h) instructing the passengers in the actions that they must take during an emergency, including how to enter marine evacuation systems at the embarkation stations and board survival craft.

14. Au cours d'un exercice de rassemblement des passagers et de l'équipage, les membres d'équipage exécutent les fonctions qui leur ont été assignées, notamment :

- a) appeler les passagers à leur poste de rassemblement désigné;
- b) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et, de manière générale, superviser les déplacements des passagers vers leur poste de rassemblement désigné;
- c) les rassembler à leur poste de rassemblement désigné et veiller à ce qu'ils soient tous présents;
- d) trouver et secourir les passagers qui sont prisonniers de leurs cabines et les autres passagers qui manquent à l'appel;
- e) donner aux passagers une formation sur la manière de s'habiller convenablement pour se protéger contre les éléments et d'endosser et d'utiliser leur gilet de sauvetage;
- f) veiller à ce qu'ils aient endossé correctement leur gilet de sauvetage;
- g) veiller à ce qu'ils soient mis au courant de la façon dont est donné l'ordre d'abandonner le bâtiment;
- h) leur donner une formation sur les mesures à prendre en cas d'urgence, notamment sur la façon d'entrer dans les dispositifs d'évacuation en mer aux postes d'embarquement et de monter dans les bateaux de sauvetage.

Fonctions de l'équipage

MEANS OF EXIT

Means of exit

15. (1) The master of a vessel that carries passengers and is made fast at a dock for a purpose other than embarking or disembarking passengers shall, if there are passengers on board, ensure that the vessel is provided with more than one means of exit from the vessel.

15. (1) Le capitaine d'un bâtiment qui transporte des passagers et qui est amarré à un quai à des fins autres que l'embarquement ou le débarquement des passagers veille, s'il y a des passagers à bord, à ce qu'il y ait plus d'une sortie permettant de quitter le bâtiment.

Sorties

Conditions

- (2) The means of exit shall be
 - (a) gangways with means of access from the various decks in the vessel; or
 - (b) other means of escape that allow the passengers to reach places of safety during an

- (2) Les sorties sont :
 - a) soit des passerelles de débarquement qui sont accessibles des divers ponts du bâtiment;
 - b) soit d'autres moyens d'évacuation qui permettent aux passagers d'accéder à des lieux sûrs

Conditions

emergency if the vessel's conditions of operation do not permit the use of more than one gangway.

dans une situation d'urgence si les conditions d'exploitation du bâtiment empêchent l'utilisation de plus d'une passerelle.

DRILLS

EXERCICES

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Notification	16. Before sounding a signal for the commencement of a drill, the master of a vessel shall ensure that all passengers are notified, in either or both official languages, according to their needs, that a drill will be held and that there is no actual emergency.	16. Avant de déclencher un signal sonore marquant le début d'un exercice, le capitaine d'un bâtiment veille à ce que tous les passagers soient avisés, dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu de leurs besoins, qu'un exercice sera tenu et qu'il n'existe pas de véritable situation d'urgence.	Avis
Manner of carrying out	17. The master of a vessel shall ensure that drills, in so far as is feasible, are carried out as if there were an actual emergency.	17. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les exercices se déroulent, dans la mesure du possible, comme s'il y avait une véritable situation d'urgence.	Déroulement de l'exercice
Equipment and installations	18. The master of a vessel shall ensure that any equipment or installations used during a drill are immediately returned to their full operational condition and are ready for immediate reuse, and that any faults or defects discovered in equipment or installations during a drill are remedied as soon as practicable.	18. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que l'équipement et les installations utilisés au cours des exercices soient immédiatement remis en état de fonctionnement complet et prêts à être réutilisés immédiatement et à ce qu'il soit remédié, aussitôt que possible, aux défaillances et aux défauts constatés au cours des exercices dans l'équipement ou les installations.	Équipement et installations
Reporting to stations	19. Unless otherwise instructed in a notification referred to in section 16, if the general emergency alarm signal or the fire alarm signal is sounded, the passengers, if any, shall proceed to their designated muster stations and the crew members shall report to their designated muster stations and prepare to perform their assigned duties as described in the muster list.	19. À moins d'instructions contraires données dans l'avis visé à l'article 16, si le signal d'alarme générale en cas d'urgence ou le signal d'alarme-incendie est déclenché, les passagers, le cas échéant, se rendent à leur poste de rassemblement désigné et les membres d'équipage se présentent à leur poste de rassemblement désigné et se préparent à exercer les fonctions qui leur ont été assignées et qui sont prévues dans le rôle d'appel.	Rassemblement

OBLIGATION TO HOLD AND TO PARTICIPATE IN DRILLS

OBLIGATION DE TENIR DES EXERCICES ET D'Y PARTICIPER

Intervals	20. (1) The master of a vessel described in column 1 of the schedule that is on a voyage described in column 2 shall ensure that a fire drill and a survival craft drill are held on board the vessel at least once during each period set out in column 3.	20. (1) Le capitaine d'un bâtiment qui est indiqué à la colonne 1 de l'annexe et qui effectue un voyage mentionné à la colonne 2 veille à ce qu'un exercice de bateau de sauvetage et un exercice d'incendie soient tenus à bord du bâtiment au moins une fois au cours de chaque période prévue à la colonne 3.	Intervalles
Fire drills	(2) The master of the vessel shall ensure that a fire drill for the crew of the vessel is held within 24 hours after the vessel embarks on a voyage if more than 25% of the crew did not participate in a fire drill on board the vessel during the month before the vessel embarks.	(2) Il veille à ce qu'un exercice d'incendie pour l'équipage soit tenu dans les vingt-quatre heures qui suivent le moment où le bâtiment entreprend un voyage si plus de 25 % de l'équipage n'a pas participé à cet exercice à bord du bâtiment dans le mois qui précède le début du voyage.	Exercice d'incendie
Survival craft drills	(3) The master of the vessel shall ensure that a survival craft drill for the crew of the vessel is held within 24 hours after the vessel embarks on a voyage if more than 25% of the crew did not participate in a survival craft drill on board the vessel during the month before the vessel embarks.	(3) Il veille à ce qu'un exercice de bateau de sauvetage pour l'équipage soit tenu dans les vingt-quatre heures qui suivent le moment où le bâtiment entreprend un voyage si plus de 25 % de l'équipage n'a pas participé à cet exercice à bord du bâtiment dans le mois qui précède le début du voyage.	Exercice de bateau de sauvetage
Crew participation	21. Every member of the crew of a vessel shall participate in at least one fire drill and one survival craft drill every month.	21. Chaque membre d'équipage d'un bâtiment participe au moins une fois par mois à un exercice d'incendie et à un exercice de bateau de sauvetage.	Participation de l'équipage

Additional drills

22. In addition to the drills required under section 20, the master of a vessel shall ensure that enough fire drills and survival craft drills for the crew of the vessel are held to ensure that the entire crew is at all times competent and operationally ready to respond to the emergencies addressed by the drills.

22. En plus des exercices exigés par l'article 20, le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'un nombre suffisant d'exercices d'incendie et d'exercices de bateau de sauvetage pour l'équipage soient tenus pour s'assurer que l'ensemble de l'équipage a en tout temps le niveau de compétence et de disponibilité opérationnelle pour répondre aux situations d'urgence simulées lors de ces exercices.

Exercices supplémentaires

FIRE DRILLS

EXERCICES D'INCENDIE

Considerations

23. The master of a vessel shall ensure that fire drills are planned in such a way that due consideration is given to the practice followed in the various emergencies that could occur, depending on the type of vessel and its cargo.

23. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les exercices d'incendie soient prévus de façon à bien tenir compte des règles suivies au cours des diverses situations d'urgence qui pourraient se produire selon le type de bâtiment et sa cargaison.

Prise en compte

Crew duties

24. During a fire drill, the master of a vessel shall ensure that the crew members perform the duties assigned to them in connection with the fire drill, including

24. Au cours d'un exercice d'incendie, le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les membres d'équipage exécutent les fonctions qui leur ont été assignées à l'égard de l'exercice d'incendie, notamment :

Fonctions de l'équipage

- (a) mustering the passengers, if any;
- (b) locating and rescuing passengers, if any, who are trapped in their staterooms or who are otherwise unaccounted for;
- (c) locating and rescuing crew members who are trapped in their accommodations or who are otherwise unaccounted for;
- (d) checking the operation of the fire doors, fire dampers and main inlets and outlets of the ventilation systems;
- (e) closing the fire doors, valves, scuppers, side scuttles, skylights, portholes and other similar openings in the vessel;
- (f) inspecting and operating the fire pump or, if the vessel has one, the emergency fire pump using at least two jets of water in order to ensure that the system is in proper working order;
- (g) inspecting the fire fighting equipment that is fitted or carried on the vessel, other than the fire fighting equipment referred to in paragraph (f), including
 - (i) fire fighters' outfits and other personal rescue equipment,
 - (ii) the sprinkler systems,
 - (iii) the fire alarm systems,
 - (iv) the fire detection system, and
 - (v) the fire hoses and hydrants;
- (h) inspecting and testing the relevant communications equipment, including the public address systems, alarm systems and klaxons;
- (i) inspecting and testing the emergency lighting and power systems;
- (j) preparing the survival craft and their equipment; and
- (k) checking the necessary arrangements for a subsequent abandonment of the vessel.

- a) rassembler les passagers, le cas échéant;
- b) trouver et secourir les passagers, le cas échéant, qui sont prisonniers de leurs cabines et les autres passagers qui manquent à l'appel;
- c) trouver et secourir les membres d'équipage qui sont prisonniers de leurs locaux d'habitation et les autres membres d'équipage qui manquent à l'appel;
- d) vérifier le fonctionnement des portes d'incendie, des volets d'incendie et des entrées et sorties principales des systèmes de ventilation;
- e) fermer les portes d'incendie, les sectionnements, les dalots, les hublots, les claires-voies, les sabords et les autres ouvertures similaires du bâtiment;
- f) inspecter et faire fonctionner la pompe à incendie ou, si le bâtiment en est équipé, la pompe à incendie de secours en utilisant au moins deux jets d'eau pour s'assurer que le système fonctionne bien;
- g) inspecter l'équipement de lutte contre les incendies qui est installé ou transporté sur le bâtiment, autre que celui visé à l'alinéa f), notamment :
 - (i) les équipements de pompiers et tout autre équipement de sauvetage individuel,
 - (ii) les extincteurs automatiques à eau,
 - (iii) les systèmes d'alarme-incendie,
 - (iv) les systèmes de détection d'incendie,
 - (v) les manches et les bouches d'incendie;
- h) inspecter et mettre à l'essai l'équipement de communication pertinent, y compris les systèmes de sonorisation, les systèmes d'alarme et les klaxons;
- i) inspecter et mettre à l'essai les dispositifs d'éclairage de secours et les groupes électrogènes de secours;
- j) préparer les bateaux de sauvetage et leur équipement;

k) vérifier les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du bâtiment.

SURVIVAL CRAFT DRILLS

EXERCICES DE BATEAU DE SAUVETAGE

Crew lists and duties

25. (1) Before a survival craft drill is held, the person in charge of a survival craft and his or her second-in-command shall each have a list of the survival craft crew members, and the person in charge shall ensure that the crew members know what their duties are.

25. (1) Avant un exercice de bateau de sauvetage, le responsable d'un bateau de sauvetage et son second disposent tous deux de la liste des membres d'équipage du bateau de sauvetage, et le responsable veille à ce que ceux-ci soient au courant de leurs fonctions.

Listes et fonctions de l'équipage

Crew duties

(2) During a survival craft drill, the master of a vessel shall ensure that the crew members perform the duties assigned to them in connection with the survival craft drill, including

(2) Au cours d'un exercice de bateau de sauvetage, le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les membres d'équipage exécutent les fonctions qui leur ont été assignées à l'égard de l'exercice de bateau de sauvetage, notamment :

Fonctions de l'équipage

- (a) mustering the passengers, if any;
- (b) locating and rescuing passengers, if any, who are trapped in their staterooms or who are otherwise unaccounted for;
- (c) locating and rescuing crew members who are trapped in their accommodations or who are otherwise unaccounted for;
- (d) preparing for the launching of the survival craft and ensuring that the equipment and supplies, including a supply of blankets, that are required to be carried in the survival craft are in place and properly stowed;
- (e) inspecting and, if practicable, testing the radio life saving equipment that is required to be carried in the survival craft;
- (f) operating the davits used for launching life rafts;
- (g) if the vessel carries motor lifeboats, starting and operating the lifeboat motors and verifying that the fuel tanks are filled to capacity;
- (h) if the vessel carries survival craft other than lifeboats, participating in instruction in the operation and deployment of those survival craft;
- (i) if the vessel is fitted with a marine evacuation system, carrying out the procedures required for the deployment of the system up to the point immediately preceding its actual deployment;
- (j) testing the emergency lighting for the mustering of passengers and crew and for the abandonment of the vessel; and
- (k) inspecting and testing the life saving appliances that are fitted or carried on the vessel, other than those referred to in paragraph (e) or (j) or in section 30.

- a) rassembler les passagers, le cas échéant;
- b) trouver et secourir les passagers, le cas échéant, qui sont prisonniers de leurs cabines et les autres passagers qui manquent à l'appel;
- c) trouver et secourir les membres d'équipage qui sont prisonniers de leurs locaux d'habitation et les autres membres d'équipage qui manquent à l'appel;
- d) procéder aux préparatifs en vue de la mise à l'eau des bateaux de sauvetage et veiller à ce que l'équipement et les approvisionnements qui sont exigés à bord de ces bateaux, y compris des couvertures, soient en place et bien arrimés;
- e) inspecter et, dans la mesure du possible, mettre à l'essai l'équipement de sauvetage radioélectrique exigé à bord des bateaux de sauvetage;
- f) faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage;
- g) dans le cas d'un bâtiment transportant des embarcations de sauvetage à moteur, mettre en marche et faire fonctionner leur moteur et vérifier que les citernes à combustible sont remplies à capacité;
- h) dans le cas d'un bâtiment transportant des bateaux de sauvetage autres que des embarcations de sauvetage, participer à la formation sur la manœuvre et le déploiement de ces bateaux;
- i) dans le cas d'un bâtiment équipé d'un dispositif d'évacuation en mer, suivre la méthode exigée pour le déploiement du dispositif sans toutefois le déployer;
- j) mettre à l'essai les dispositifs d'éclairage de secours pour le rassemblement des passagers et des membres d'équipage et pour l'abandon du bâtiment;
- k) inspecter et mettre à l'essai les engins de sauvetage qui sont installés ou transportés sur le bâtiment, autres que ceux visés aux alinéas e) ou j) ou à l'article 30.

Donning of suits

26. The master of a vessel shall ensure that the crew members are capable of donning the immersion suits or marine anti-exposure suits that are carried on the vessel.

26. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les membres d'équipage soient capables d'endosser les combinaisons d'immersion ou les combinaisons de protection contre les éléments qui sont transportées sur le bâtiment.

Endosser les combinaisons

Lifeboats	<p>27. (1) The master of a vessel that carries more than one lifeboat shall ensure that a different lifeboat is launched by the assigned crew during each survival craft drill. However, subject to subsection (2) and sections 28 and 29, the master shall also ensure that each lifeboat on the vessel — including a lifeboat that is a rescue boat — is launched and manoeuvred in the water, by the assigned crew, at least once every three months during a survival craft drill.</p>	<p>27. (1) Le capitaine d'un bâtiment qui transporte plus d'une embarcation de sauvetage veille à ce qu'une embarcation de sauvetage différente soit, à chaque exercice de bateau de sauvetage, mise à l'eau par l'équipage chargé de la faire fonctionner. Toutefois, sous réserve du paragraphe (2) et des articles 28 et 29, il veille également à ce que les embarcations de sauvetage à bord du bâtiment — y compris les embarcations de sauvetage qui sont des canots de secours — soient mises à l'eau et manoeuvrées, au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice de bateau de sauvetage, par l'équipage chargé de la faire fonctionner.</p>	Embarcations de sauvetage
Vessel at sea	<p>(2) When the vessel is at sea, the launching and manoeuvring of a lifeboat during a drill referred to in subsection (1) may be replaced by the clearing and swinging out of one or more lifeboats if</p> <p>(a) each lifeboat is cleared and swung out at least once every month; and</p> <p>(b) each lifeboat is launched and manoeuvred in the water, by the assigned crew, at least once every three months.</p>	<p>(2) Lorsque le bâtiment est en mer, la mise à l'eau et la manoeuvre des embarcations de sauvetage au cours de l'exercice visé au paragraphe (1) peuvent être remplacées par le dégagement et la mise au dehors d'une ou de plusieurs embarcations de sauvetage si, à la fois :</p> <p>a) chaque embarcation est dégagée et mise au dehors au moins une fois par mois;</p> <p>b) chaque embarcation est mise à l'eau et manoeuvrée dans l'eau, au moins une fois tous les trois mois, par l'équipage chargé de la faire fonctionner.</p>	Bâtiment en mer
Vessel under way	<p>(3) When the vessel is under way, the master of the vessel shall ensure that the launching and manoeuvring referred to in paragraph (2)(b) are carried out in sheltered waters and under the supervision of an officer experienced in launchings and manoeuvrings while a vessel is under way.</p>	<p>(3) Lorsque le bâtiment est en marche, son capitaine veille à ce que la mise à l'eau et la manoeuvre visées à l'alinéa (2)b) soient effectuées dans des eaux abritées et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces opérations lorsqu'un bâtiment est en marche.</p>	Bâtiment en marche
Free-fall lifeboats — every three months	<p>28. (1) The master of a vessel that carries free-fall lifeboats shall ensure that at least once every three months, during a survival craft drill, the crew members</p> <p>(a) board the lifeboats;</p> <p>(b) secure themselves properly in their seats; and</p> <p>(c) carry out the launch procedure up to but not including the actual release of the lifeboats.</p>	<p>28. (1) Le capitaine d'un bâtiment qui transporte des embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre veille à ce que, au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice de bateau de sauvetage, les membres d'équipage du bâtiment :</p> <p>a) montent à bord des embarcations de sauvetage;</p> <p>b) s'attachent convenablement à leurs sièges;</p> <p>c) exécutent la procédure de mise à l'eau sans toutefois larguer réellement les embarcations de sauvetage.</p>	Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre — tous les trois mois
Additional steps	<p>(2) Once the crew members have commenced the launch procedure referred to in paragraph (1)(c), the master of the vessel shall ensure that</p> <p>(a) the lifeboats are either</p> <p>(i) free-fall launched with only the operating crew on board, or</p> <p>(ii) lowered into the water by means of the secondary means of launching with or without the operating crew on board; and</p> <p>(b) the lifeboats are manoeuvred in the water by the operating crew.</p>	<p>(2) Une fois que les membres d'équipage du bâtiment ont commencé la procédure de mise à l'eau visée à l'alinéa (1)c), le capitaine du bâtiment veille :</p> <p>a) à ce que les embarcations de sauvetage soient, selon le cas :</p> <p>(i) mises à l'eau en chute libre avec, à leur bord, seulement l'équipage chargé de les faire fonctionner,</p> <p>(ii) abaissées dans l'eau au moyen des dispositifs secondaires de mise à l'eau avec ou sans, à leur bord, l'équipage chargé de les faire fonctionner;</p> <p>b) à ce que les embarcations de sauvetage soient manoeuvrées dans l'eau par l'équipage chargé de les faire fonctionner.</p>	Mesures supplémentaires

Free-fall lifeboats — every six months

29. Despite subsection 28(2), the master of a vessel that carries free-fall lifeboats shall ensure that at least once every six months, during a survival craft drill, either

- (a) the lifeboats are free-fall launched with only the operating crew on board; or
- (b) a simulated launching of the lifeboats is carried out in accordance with the *Guidelines for Simulated Launching of Free-Fall Lifeboats*, the Appendix to Annex 2 of MSC.1/Circ. 1206, *Measures to Prevent Accidents with Lifeboats*, published by the International Maritime Organization on May 26, 2006, as amended from time to time.

29. Malgré le paragraphe 28(2), le capitaine d'un bâtiment qui transporte des embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre veille à ce que, au moins une fois tous les six mois au cours d'un exercice de bateau de sauvetage, selon le cas :

- a) les embarcations de sauvetage soient mises à l'eau en chute libre avec, à leur bord, seulement l'équipage chargé de les faire fonctionner;
- b) une simulation de la mise à l'eau des embarcations de sauvetage soit effectuée en conformité avec les *Directives pour la simulation de la mise à l'eau d'embarcations de sauvetage en chute libre*, à l'appendice de l'Annexe 2 de la circulaire MSC.1/Circ. 1206, *Directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage*, publiée le 26 mai 2006 par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives.

Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre — tous les six mois

Fire-protected lifeboats

30. The master of a vessel that carries fire-protected lifeboats shall ensure that the water spray system and the self-contained air supply for those lifeboats are tested at least once every six months during a survival craft drill.

30. Le capitaine d'un bâtiment qui transporte des embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre les incendies veille à ce que le dispositif de pulvérisation d'eau et le système indépendant d'approvisionnement en air pour ces embarcations soient mis à l'essai au moins une fois tous les six mois au cours d'un exercice de bateau de sauvetage.

Embarcations de sauvetage — dispositifs de protection contre les incendies

RESCUE BOAT DRILLS

EXERCICES DE CANOT DE SECOURS

Intervals

31. (1) The master of a vessel that is equipped with rescue boats that are not lifeboats shall ensure that a rescue boat drill is held, separately from any other drill, at least once every month.

31. (1) Le capitaine d'un bâtiment équipé de canots de secours qui ne sont pas des embarcations de sauvetage veille à ce qu'un exercice de canot de secours distinct de tout autre exercice soit effectué au moins une fois par mois.

Intervalles

Crew on board

(2) During a rescue boat drill, the members of the crew of each rescue boat shall launch and manoeuvre the rescue boat in the water.

(2) Au cours d'un exercice de canot de secours, les membres d'équipage de chaque canot de secours le mettent à l'eau et le manœuvrent dans l'eau.

Équipage à bord

Vessel under way

(3) When the vessel is under way, the master of the vessel shall ensure that, during a rescue boat drill, the launching and manoeuvring of a rescue boat are carried out in sheltered waters and under the supervision of an officer experienced in launchings and manoeuvrings while a vessel is under way.

(3) Lorsque le bâtiment est en marche, son capitaine veille à ce que, au cours d'un exercice de canot de secours, la mise à l'eau et la manœuvre des canots de secours soient effectuées dans des eaux abritées et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces opérations lorsqu'un bâtiment est en marche.

Bâtiment en marche

WATERTIGHT DOORS

PORTES ÉTANCHES À L'EAU

Intervals

32. The master of a vessel shall ensure that a drill for the operation of watertight doors is held at the same time as each fire drill and each survival craft drill.

32. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'un exercice de manœuvre des portes étanches à l'eau soit tenu à chaque exercice d'incendie et à chaque exercice de bateau de sauvetage.

Intervalles

Inspections

33. The master of a vessel shall ensure that the following, if fitted, are inspected at least once a week:

- (a) the watertight doors and all of the mechanisms and indicators of those doors; and
- (b) all of the valves
 - (i) the closing of which is necessary to make a compartment watertight, and

33. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les ouvertures ci-après soient inspectées au moins une fois par semaine, si le bâtiment en est pourvu :

- a) les portes étanches à l'eau, y compris leurs mécanismes et indicateurs;
- b) les sectionnements suivants :
 - (i) ceux dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment étanche à l'eau,

Inspections

(ii) the operation of which is necessary for damage control cross-connections.

(ii) ceux qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie.

Voyage that exceeds one week

34. The master of a vessel referred to in item 1, 2 or 3 of the schedule that is to embark on a voyage of more than one week in duration shall ensure that a drill referred to in section 32 is also held before the vessel embarks on the voyage.

34. Avant qu'un bâtiment visé aux articles 1, 2 ou 3 de l'annexe entreprenne un voyage de plus d'une semaine, son capitaine veille à ce que l'exercice visé à l'article 32 soit aussi tenu.

Voyages de plus d'une semaine

Daily operation

35. The master of a vessel referred to in item 1, 2 or 3 of the schedule shall ensure that all of the watertight doors, whether hinged or power-operated, in the main transverse bulkheads, in use at sea, are operated daily.

35. Le capitaine d'un bâtiment visé aux articles 1, 2 ou 3 de l'annexe veille à ce que soient manœuvrées tous les jours les portes étanches à l'eau, qu'elles soient à charnières ou mues par une source d'énergie, ménagées dans les cloisons transversales principales et utilisées en mer.

Manœuvres quotidiennes

Other requirements

36. Nothing in sections 32 to 35 authorizes the opening of a watertight door or any other appliance that is required by any regulation to be kept closed.

36. Les articles 32 à 35 n'ont pas pour effet d'autoriser l'ouverture d'une porte étanche à l'eau ou de tout autre dispositif qu'un règlement exige de garder fermés.

Autres exigences

RECORDS

CONSIGNATION DES RENSEIGNEMENTS

Required information

37. (1) The master of a vessel shall record and keep the following information:

37. (1) Le capitaine d'un bâtiment consigne et conserve les renseignements suivants :

Renseignements exigés

- (a) the date of each muster of passengers and crew;
- (b) a detailed report of each fire drill, including the inspection and testing of any fire-fighting equipment;
- (c) a detailed report of each survival craft drill, including the inspection and testing of any life saving appliances;
- (d) a detailed report of each rescue boat drill;
- (e) the time of the opening or closing of any watertight door that may be required to be opened at sea for the working of the vessel;
- (f) a detailed report of each drill for the operation of watertight doors, of each inspection of watertight doors or any other appliances referred to in section 33, and of any defects discovered;
- (g) if a muster or drill required by these Regulations is not held, or is held only in part, a report of the circumstances and the extent of the muster or drill, and the reason why the muster or drill was not held or was held only in part; and
- (h) an evaluation of the competency and operational readiness of the entire crew of the vessel in responding to the emergency addressed by each drill.

- a) la date des rassemblements des passagers et de l'équipage;
- b) le compte rendu détaillé des exercices d'incendie, y compris l'inspection et la mise à l'essai de tout équipement de lutte contre les incendies;
- c) le compte rendu détaillé des exercices de bateau de sauvetage, y compris l'inspection et la mise à l'essai de tout engin de sauvetage;
- d) le compte rendu détaillé des exercices de canot de secours;
- e) l'heure d'ouverture et de fermeture des portes étanches à l'eau qu'il peut avoir lieu d'ouvrir en mer pour l'utilisation du bâtiment;
- f) le compte rendu détaillé des exercices de manœuvre des portes étanches à l'eau, des inspections de celles-ci ou de tout autre dispositif visé à l'article 33 ainsi que de toute défectuosité constatée;
- g) si un rassemblement ou un exercice exigé par le présent règlement n'est pas effectué ou ne l'est qu'en partie, un compte rendu des circonstances et de l'ampleur du rassemblement ou de l'exercice, et des raisons pour lesquelles il n'a pas été effectué ou n'a été effectué qu'en partie;
- h) une évaluation du niveau de compétence et de disponibilité opérationnelle de l'ensemble de l'équipage du bâtiment à répondre à la situation d'urgence simulée lors de chacun des exercices.

Entering records

(2) The information referred to in subsection (1) shall be entered in writing

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont consignés par écrit dans l'un des documents suivants :

Consignation des renseignements

- (a) in the official log book, if an official log book is required by Division 7 of Part 3 of the *Marine Personnel Regulations*; or
- (b) in a deck log book or another document, in any other case.

- a) un journal de bord réglementaire, s'il est exigé par la section 7 de la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*;
- b) le carnet de passerelle ou un autre document, dans les autres cas.

Other documents (3) If the information referred to in subsection (1) is entered in a document referred to in paragraph (2)(b), the master of the vessel shall ensure that the document

(a) is kept on board the vessel for a period of five years after the day on which the last entry was made; and

(b) is made available to the Minister for inspection during that period at the request of the Minister.

Autres documents (3) Si les renseignements visés au paragraphe (1) sont consignés dans un document visé à l'alinéa (2)b), le capitaine du bâtiment veille :

a) à ce que le document soit conservé à bord du bâtiment durant une période de cinq ans suivant la date de la dernière mention;

b) à ce que le document soit mis, durant cette période, à la disposition du ministre, sur demande, aux fins d'inspection.

REPEAL AND COMING INTO FORCE

ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

Repeal **38. The *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations*¹ are repealed.**

Abrogation **38. Le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie*¹ est abrogé.**

Registration **39. These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

Enregistrement **39. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

SCHEDULE
(Subsection 20(1) and sections 34 and 35)

ANNEXE
(paragraphe 20(1) et articles 34 et 35)

FREQUENCY OF FIRE DRILLS AND SURVIVAL CRAFT DRILLS

FRÉQUENCE DES EXERCICES D'INCENDIE ET DES EXERCICES DE BATEAU DE SAUVETAGE

Item	Column 1 Vessel	Column 2 Voyages	Column 3 Period
1.	Safety Convention vessel that is carrying passengers	All	One week
2.	Vessel — other than a vessel referred to in item 1 — that is certified to carry 50 passengers or more and is carrying passengers	All, except sheltered waters voyages	One week
3.	Vessel — other than a vessel referred to in item 1 — that is certified to carry fewer than 50 passengers and is carrying passengers	All, except sheltered waters voyages	Two weeks
4.	Vessel — other than a vessel referred to in item 1 — that is carrying passengers	Sheltered waters voyages	Two weeks
5.	Cargo vessel	All	One month
6.	Fishing vessel over 150 gross tonnage	All	One month

Article	Colonne 1 Bâtiment	Colonne 2 Voyages	Colonne 3 Période
1.	Bâtiment assujéti à la Convention de sécurité transportant des passagers	Tous	Une semaine
2.	Bâtiment — autre qu'un bâtiment visé à l'article 1 — autorisé à transporter 50 passagers ou plus et transportant des passagers	Tous, sauf les voyages en eaux abritées	Une semaine
3.	Bâtiment — autre qu'un bâtiment visé à l'article 1 — autorisé à transporter moins de 50 passagers et transportant des passagers	Tous, sauf les voyages en eaux abritées	Deux semaines
4.	Bâtiment — autre qu'un bâtiment visé à l'article 1 — transportant des passagers	Voyages en eaux abritées	Deux semaines
5.	Bâtiment de charge	Tous	Un mois
6.	Bâtiment de pêche d'une jauge brute de plus de 150	Tous	Un mois

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Executive summary

Résumé

Issue: The *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* are the principal means by which the Government of Canada ensures that crews are proficient in and passengers are familiar with procedures relating to emergencies aboard a vessel, including abandoning the vessel. As part of the Regulatory Reform Project under the new *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), the previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* are repealed and replaced by the *Fire and*

Question : Le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* est le principal moyen qu'utilise le gouvernement du Canada pour s'assurer que l'équipage d'un bâtiment soit compétent et que les passagers connaissent les procédures relatives aux urgences survenant à bord, ce qui comprend l'abandon du bâtiment. Dans le cadre du projet de réforme de la réglementation mis en œuvre en vertu de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

¹ SOR/2005-280

¹ DORS/2005-280

Boat Drills Regulations (the Regulations) in order to address a number of outstanding issues raised by stakeholders and the Transportation Safety Board (TSB), as well as to bring the content concordant with the new CSA 2001 and its associated regulations.

Description: The Regulations have been updated in order to

- incorporate new requirements to enhance safety, especially operational requirements, to meet TSB recommendations regarding passenger accounting and emergency preparedness;
- remove existing requirements that have proven to be impracticable or impossible to enforce, in response to stakeholder comments;
- make the Regulations concordant with the new CSA 2001 and its associated regulations; and
- clarify the applicability of existing provisions and provide a more logical order to the provisions.

Cost-benefit statement: The Regulations will enhance safety and better ensure that passengers and crew are capable of performing effectively and efficiently in the event of an emergency. There will be extra costs incurred by some stakeholders due to the increased requirements in operational procedures. It is expected, however, that the costs will be offset by a reduction in the number of lives lost or injuries sustained, as well as by a reduction in the use of search and rescue resources.

Business and consumer impacts: Some owners/operators of vessels will experience minimal impact due to increased requirements for realistic drills and the need to account for passengers. In most cases, the impact will not be substantial.

Domestic and international coordination and cooperation: The Regulations are the result of cooperation between Transport Canada (TC), the TSB, the Canadian Coast Guard (CCG) and marine stakeholders, in particular the Canadian Ferry Operators Association.

Performance measurement and evaluation plan: Transport Canada uses a number of sources to assess the efficacy of prevention and enforcement activities. Statistics on the number of vessel incidents involving emergency procedures are maintained in the TSB and TC's own databases. Trends are evaluated from year to year to ensure that regulatory provisions are having the desired effect.

Issue

Passenger information and preparedness

The Regulations detail procedures to be followed in order for the crew and passengers of vessels to be prepared to handle on-board emergencies in a safe and efficient manner. Based on an examination of TSB reports over a 10-year period, a total of

(LMMC 2001), le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* précédent est abrogé et remplacé par le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* (le Règlement), afin de tenir compte d'un certain nombre de questions en suspens soulevées par les intervenants et le Bureau de la sécurité des transports (BST) et de rendre le contenu conforme à la nouvelle LMMC 2001 et aux règlements connexes.

Description : Le Règlement a été mis à jour pour les motifs suivants :

- Intégrer de nouvelles exigences permettant de renforcer la sécurité, particulièrement des exigences opérationnelles visant à respecter les recommandations du BST concernant le dénombrement des passagers et les préparatifs d'urgence.
- Supprimer les exigences existantes qui se sont avérées irréalisables ou impossibles à appliquer, en réponse aux commentaires des intervenants.
- Rendre le Règlement conforme à la nouvelle LMMC 2001 et aux règlements connexes.
- Préciser l'applicabilité des dispositions actuelles et classer les dispositions dans un ordre plus logique.

Énoncé des coûts et avantages : Le Règlement renforcera la sécurité et permet de s'assurer davantage que les passagers et l'équipage réagissent efficacement et avec efficacité en cas d'urgence. Certains intervenants devront engager des coûts supplémentaires en raison des exigences accrues relatives aux procédures opérationnelles. Toutefois, on prévoit que les coûts seront compensés par une réduction du nombre de vies perdues ou de blessures subies, ainsi que par une réduction du recours aux ressources de recherche et de sauvetage.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : L'incidence sur certains propriétaires/exploitants de bâtiment sera minimale en raison des exigences accrues relatives aux exercices réalistes et de la nécessité de dénombrer les passagers. Cependant, dans la majorité des cas, l'incidence ne sera pas importante.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Règlement est le résultat d'une collaboration entre Transports Canada (TC), le BST, la Garde côtière canadienne (GCC) et des intervenants du domaine maritime, et tout particulièrement l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : Transports Canada utilise un certain nombre de ressources pour évaluer l'efficacité des activités de prévention et d'application. Les statistiques sur le nombre d'incidents sur un bâtiment nécessitant l'application de procédures d'urgence sont conservées dans les bases de données du BST et de TC. On évalue les tendances d'année en année pour veiller à ce que les dispositions réglementaires aient l'effet souhaité.

Question

Information communiquée aux passagers et état de préparation

Le Règlement décrit en détail les procédures à suivre pour que l'équipage et les passagers des bâtiments soient préparés à gérer les urgences à bord de façon sécuritaire et efficace. Selon un examen des rapports du BST effectué sur une période de 10 ans,

8 lives have been lost and 136 injuries have resulted from incidents where the lack of information available on the number of passengers or the lack of preparedness was an issue. If the Regulations had been in place, the losses could have been less or perhaps in some cases prevented. The TSB has made recommendations to improve passenger accounting and operational preparedness. Transport Canada had announced that passenger accounting and recording of special needs of passengers was an upcoming requirement prior to the TSB recommendations being released and had recommended early voluntary implementation of these provisions through Ship Safety Bulletin No. 06/2007, dated August 2, 2007.

Joint ship and shore fire drills

The previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* had required that a joint ship and shore fire drill take place, at least once every six months, with each port where fire-fighting assistance from a fire department on shore was available. Stakeholders have made many complaints about the impracticality or impossibility of meeting this requirement. In the previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations*, the onus was placed on the master of the vessel to ensure that these drills took place; doing so had proven to be impossible in some cases and impracticable in most cases. Transport Canada does not have any authority over fire departments in order to ensure that these drills take place. Some fire department personnel have refused to board a vessel to fight a fire due to their lack of training and knowledge to be able to fight a fire on board a vessel which places their lives at a higher level of risk. Also, some areas of the country are only serviced by volunteer fire departments. The repeal of this provision is not expected to adversely affect safety on board vessels as TC has many regulations and standards in place to address fire safety. For example, vessels are self-contained units and, as such, they are designed, constructed and equipped in such a way that on-board fires are quickly detected and suppressed (requirements of the *Hull Construction Regulations* and *Fire Detection and Extinguishing Equipment Regulations*) and all seafarers receive advanced training in firefighting prior to being certified (requirements of the *Marine Personnel Regulations*). Should a fire occur while the vessel is made fast to a dock, the Regulations require more than one means of exit in order that passengers be able to reach a place of safety.

Concordance with the new CSA 2001

The new CSA 2001 came into effect on July 1, 2007. Many regulations have been updated as a result of the implementation of the new Act. The previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* made reference to terms and provisions that were in the previous *Canada Shipping Act* and other regulations that have been repealed or replaced and are therefore no longer valid.

Clarification of provisions

Some provisions that have raised concern about proper interpretation have been revised and definitions have been added to ensure clarity.

8 vies ont été perdues et 136 blessures ont été causées, au total, à la suite d'incidents au cours desquels le manque d'information disponible sur le dénombrement des passagers ou le manque de préparation constituait un problème. Si le Règlement avait été en vigueur, la perte aurait pu être diminuée ou peut-être, dans certains cas, éliminée. Le BST a formulé des recommandations pour améliorer le dénombrement des passagers et la préparation opérationnelle. Transports Canada avait annoncé, avant que les recommandations du BST soient publiées, que le dénombrement des passagers et la consignation des besoins spéciaux de ceux-ci constituaient une exigence future et avait recommandé une mise en œuvre précoce volontaire de ces dispositions par le biais du bulletin de la sécurité des navires n° 06/2007, daté du 2 août 2007.

Exercices d'incendie conjoints port-bâtiment

Le Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie précédent exigeait qu'un exercice d'incendie conjoint port-bâtiment soit effectué au moins une fois tous les six mois, pour chaque port où de l'aide d'un service d'incendie terrestre était disponible. Les intervenants ont présenté de nombreuses plaintes au sujet de l'impossibilité de satisfaire à cette exigence ou du manque de réalisme de l'exigence. Dans le Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie précédent, il incombait au capitaine du bâtiment de veiller à ce que ces exercices aient lieu. Or, cela s'était avéré impossible dans certains cas et non réaliste dans la majorité des cas. Transports Canada n'exerce aucune compétence à l'égard des services d'incendie permettant de s'assurer que ces exercices sont exécutés. Certains membres d'un service d'incendie ont refusé de monter à bord d'un bâtiment pour lutter contre un incendie en raison de leur manque de formation et de connaissances sur la capacité de lutter contre un incendie sur un bâtiment. Cette situation met leur vie plus à risque. En outre, certaines régions du pays ne sont desservies que par des services d'incendie volontaires. La suppression de cette disposition ne devrait pas compromettre la sécurité à bord des bâtiments, car TC dispose de règlements et de normes en place pour ce qui est de la sécurité-incendie. Par exemple, les bâtiments sont des unités autonomes et, de ce fait, ils sont conçus, construits et équipés de manière à ce que les incendies à bord soient détectés et éteints rapidement (exigences du Règlement sur la construction de coques et du Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie) et tous les marins reçoivent une formation avancée sur la lutte contre les incendies avant de recevoir leur certification (exigences du Règlement sur le personnel maritime). Si un incendie se déclare lorsque le bâtiment est amarré à un quai, le Règlement prévoit plus d'un moyen d'évacuation pour que les passagers soient en mesure d'atteindre un endroit sécuritaire.

Conformité à la nouvelle LMMC 2001

La nouvelle LMMC 2001 est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Un grand nombre de règlements ont été actualisés en fonction de la mise en œuvre de la nouvelle loi. Le Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie précédent renvoie à des termes et des dispositions qui faisaient partie de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres règlements qui ont été abrogés ou remplacés et qui ne sont donc plus valides.

Précision des dispositions

Certaines dispositions qui ont soulevé des questions d'interprétation adéquate ont été révisées et des définitions ont été ajoutées pour plus de précision.

Objectives

The purpose of the regulatory intervention is to enhance safety in commercial navigation. The new provisions will increase the likelihood of rescuing all persons in an emergency situation, as an accurate count of persons on board the vessel will be available to search and rescue services. The modifications will also relieve industry stakeholders from requirements that cannot be realistically fulfilled.

Description**Amendments to improve passenger accounting and operational preparedness**

A number of modifications have been incorporated in response to TSB recommendations. One of the recommendations being addressed is the requirement to develop effective passenger accounting. A section has been added to the Regulations for all voyages that will require the master of a vessel that carries passengers to ensure that the number of persons on board and the details of any persons who have declared a need for special care or assistance in an emergency is recorded and communicated to him or her. With respect to the following voyages, the master must ensure that the names and genders of all persons on board are recorded in a way that distinguishes between adults, children, and infants: unlimited voyages and near coastal voyages, Class 1, as those terms are defined in the *Vessel Certificates Regulations*; voyages that last longer than 12 hours; and voyages on which there is at least one assigned passenger berth. This information must be kept on shore in a place where it is readily available to search and rescue services.

Provisions have also been added to the Regulations to ensure that locating and rescuing passengers who are trapped in their staterooms or are otherwise unaccounted for is part of the muster list duties and is also included as part of the duties for practice musters and drills.

The TSB also recommended that TC establish criteria, including the requirement for realistic exercises, against which operators of passenger vessels can evaluate the preparedness of their crews to effectively manage passengers during an emergency. A new provision has been added to the Regulations to require the master of a vessel to evaluate the entire crew during each drill to ensure they are competent and operationally ready to perform the required emergency procedures and to record the evaluation for each drill. This information must be made available to the Minister upon request.

A provision has also been added with respect to the posting of illustrations and instructions for passengers to ensure that passengers are aware of the alarm signals that are used to indicate emergencies. The previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* only required the details of the different signal types to be recorded on the muster list.

Amendments to respond to requests from industry

Industry stakeholders had expressed concerns regarding the requirement in the previous *Boat and Fire Drill and Means of*

Objectifs

L'objectif de l'intervention réglementaire est de renforcer la sécurité de la navigation commerciale. Les nouvelles dispositions augmenteront la probabilité de sauver toutes les personnes menacées par une situation d'urgence, car un dénombrement exact des personnes se trouvant à bord du bâtiment sera accessible aux services de recherche et de sauvetage. En outre, les modifications exempteront les intervenants de l'industrie des exigences qui ne peuvent être respectées de façon réaliste.

Description**Modifications pour améliorer le dénombrement des passagers et la préparation opérationnelle**

Un certain nombre de modifications ont été incluses à la suite des recommandations du BST. L'une des recommandations examinées est l'exigence d'effectuer un dénombrement efficace des passagers. Un article a été ajouté dans le Règlement, relativement à tous les voyages, qui exigera que le capitaine d'un bâtiment qui transporte des passagers veille à ce que soient consignés et lui soient communiqués le nombre de passagers à bord et les détails sur toute personne ayant fait état d'un besoin de recevoir une aide ou des soins spéciaux en cas d'urgence. En ce qui concerne les voyages d'une durée de plus de 12 heures, les voyages illimités ou les voyages à proximité du littoral, classe 1, au sens du *Règlement sur les certificats de bâtiment* ou au cours desquels au moins une couchette de passager est assignée, le capitaine doit veiller à ce que soient consignés les noms et le sexe de toutes les personnes à bord et à ce qu'une distinction soit faite entre les adultes, les enfants et les enfants en bas âge. Ces renseignements doivent être conservés à terre dans un endroit facile d'accès pour les services de recherche et de sauvetage.

Des dispositions ont également été ajoutées au Règlement afin de veiller à ce que la localisation et le sauvetage des passagers prisonniers de leur cabine ou non recensés fassent partie des fonctions du rôle d'appel et des exercices de rassemblement et autres exercices.

En outre, le BST a recommandé que TC établisse des critères, dont l'exigence d'effectuer des exercices réalistes permettant aux exploitants de bâtiments à passagers de pouvoir évaluer le degré de préparation de ses équipages à se charger efficacement des passagers pendant une urgence. Une nouvelle disposition a été ajoutée au Règlement pour exiger que le capitaine d'un bâtiment évalue l'ensemble des membres d'équipage au cours de chaque exercice afin de s'assurer qu'ils ont le niveau de compétence et de disponibilité opérationnelle pour appliquer les procédures d'urgence requises et qu'il consigne l'évaluation découlant de chaque exercice. Ces renseignements doivent être mis à la disposition du ministre sur demande.

Une disposition a également été ajoutée au sujet de l'affichage des illustrations et des consignes destinées aux passagers pour veiller à ce que ceux-ci connaissent les signaux d'alarme utilisés pour indiquer les urgences. Le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* précédent exigeait seulement que les détails des différents types de signal soient indiqués sur le rôle d'appel.

Modifications apportées pour donner suite aux demandes de l'industrie

Les intervenants de l'industrie avaient fait état de leurs préoccupations vis-à-vis de l'exigence du *Règlement sur les sorties à*

Exit Regulations to perform joint ship and shore fire drills. This requirement placed the onus on the master of the vessel to ensure that this is accomplished. This had proven to be impracticable and sometimes impossible due to the fact that neither TC nor the master of the vessel have jurisdiction over the fire departments. As well, some areas are only serviced by fire departments who have refused to board vessels due to a lack of training in fire-fighting techniques on board a vessel, which places the shore-based fire fighters at a much higher risk of injury. Other areas of the country are only serviced by volunteer fire services that will not leave their regular job voluntarily to participate in these drills. Concerns have also been raised as to who pays for the time of these services.

Also at the request of stakeholders, the requirement to post a muster list has been relaxed on vessels where there is a crew of less than three members. It is felt that two crew members can work effectively together without any risk of confusion as to duties and that having a written muster list for these situations does not add any benefit in terms of safety.

Concordance with the CSA 2001

Several modifications have been made and new definitions added to the Regulations in order to comply with the new CSA 2001 and its associated regulations and conventions. The Regulations will allow the use of simulated launching of free-fall lifeboats during a survival craft drill to address the changes to the International Convention for the Safety of Life At Sea of 1974 (SOLAS). This revision will prevent injuries to crew that have previously occurred with this type of drill.

New voyage classifications have been defined in order to ensure consistency with the *Vessel Certificates Regulations*.

The definition of a “rescue boat” has been updated to allow an emergency boat that performs the same functions as a rescue boat to be included. This brings the definition of a rescue boat in line with the *Life Saving Equipment Regulations*.

The references to regulations that have been repealed or replaced have been updated to reflect the current regime. For example, references to the repealed *Crewing Regulations* have been modified to reflect the requirements of the new *Marine Personnel Regulations*.

Clarification of provisions

Some provisions have been put into a more logical order so that they align better with what actually happens in the execution of the drills that take place on board the vessel.

A provision has been added to include the crew member designated as the principal communicator on the muster list.

The requirement to record each time a watertight door or appliance is opened or closed has been eliminated. These doors may be opened or closed 100 times a day and the intent of this provision,

quai et les exercices d'embarcation et d'incendie précèdent pour effectuer des exercices d'incendie conjoints port-navire. Cette exigence a rendu le capitaine du bâtiment responsable de veiller à ce que cela soit fait. Cette exigence s'était avérée irréaliste et parfois impossible en raison du fait que ni TC ni le capitaine du bâtiment n'exercent une compétence à l'égard des services d'incendie. En outre, certaines régions sont desservies seulement par des services d'incendie qui ont refusé de monter à bord d'un bâtiment en raison de l'insuffisance de la formation sur les techniques de lutte contre les incendies à bord d'un bâtiment. Cette formation insuffisante augmente de beaucoup le risque de blessure chez les pompiers affectés à terre. D'autres régions du pays ne sont desservies que par des services d'incendie volontaires dont les membres ne quitteront pas volontairement leur emploi régulier pour participer aux exercices. On a également fait part de préoccupations quant aux responsables du coût rattaché pour ces services.

Également à la demande des intervenants, l'exigence d'afficher un rôle d'appel a été assouplie sur les bâtiments dont l'équipage compte moins de trois membres. On pense que deux membres d'équipage peuvent collaborer efficacement sans risque de confusion quant aux tâches à accomplir et que le fait d'afficher un rôle d'appel écrit pour ces situations ne représente aucun avantage additionnel sur le plan de la sécurité.

Conformité à la LMMC 2001

Plusieurs modifications ont été apportées au Règlement et des nouvelles définitions ont été ajoutées à ce dernier afin de le rendre conforme à la nouvelle LMMC 2001, aux règlements et aux conventions connexes. Le Règlement permettra le recours au lancement simulé d'embarcations mises à l'eau en chute libre au cours d'un exercice d'embarcations de sauvetage pour traiter les changements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS). Cette révision permettra d'éviter des blessures aux équipages qui se sont produites antérieurement dans le cadre de ce type d'exercice.

De nouvelles classifications des voyages ont été définies afin d'assurer la conformité au *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

La définition de « bateau de sauvetage » a été actualisée pour inclure les embarcations de secours qui exécutent les mêmes tâches que les bateaux de sauvetage. De cette façon, la définition de « bateau de sauvetage » est harmonisée avec celle du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*.

Les références aux règlements qui ont été abrogés ou remplacés ont été mises à jour afin de tenir compte du régime actuel. Par exemple, les références au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* qui a été abrogé ont été modifiées pour refléter les exigences du nouveau *Règlement sur le personnel maritime*.

Précision des dispositions

Certaines dispositions ont été classées dans un ordre plus logique de façon à être plus conformes à ce qui se déroule réellement au cours des exercices effectués à bord d'un bâtiment.

Une disposition a été ajoutée pour l'identification du membre d'équipage désigné comme préposé principal aux transmissions sur le rôle d'appel.

L'exigence de devoir indiquer chaque ouverture ou fermeture d'une porte ou d'un appareil étanche a été éliminée. Ces portes peuvent être ouvertes ou fermées 100 fois par jour et l'objectif de

that being to record the time a watertight door or appliance is opened or closed when it remains open for a period of time, is covered by other provisions in the Regulations.

The means of exit provisions have been reworded in order to clarify the intent. As well, the words “and Means of Exit Regulations” have been removed from the title of the Regulations. Although the Regulations cover these provisions, it is intended that these provisions will be moved to the proposed *Occupational Health and Safety and Crew Accommodation Regulations* in the future.

There has been a clarification of the wording regarding the inspection and operation of the emergency fire pump so that the fire pump is operated if the vessel is not equipped with an emergency fire pump.

The previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* required the master to ensure that, before the vessel embarked on a voyage, a crew member to whom specific duties to be carried out during an emergency are assigned had been informed of the assignment of those duties and was capable of performing them. This requirement has been removed from the Regulations as it is now contained in the *Marine Personnel Regulations* made under the CSA 2001.

Regulatory and non-regulatory options considered

Continuation with the previous *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* was not a viable option due to the lack of concordance with the new CSA 2001 and given the complaints received by stakeholders and the recommendations made by the TSB.

Commercial transportation, fishing and tourism are by nature competitive industries. When no regulatory provisions are in place, some commercial enterprises try to improve their economic viability and competitiveness through a reduction in measures that affect safety.

Given the direct impact these provisions have on the probability of saving lives during an emergency, it has been determined that regulating is appropriate. Regulation provides the authority to ensure that the provisions are followed or, if the provisions are not followed, allows penalties to be applied in order to increase the likelihood of future compliance.

Benefits and costs

The new requirements for passenger accounting will require new administrative procedures for some vessels that did not previously require maintenance of counts, particularly for passenger ferry operations. The requirement to keep this information available on shore also presents some issues for ferry operators in remote locations where search and rescue services may be several hours away. Transport Canada has been informed that the Government of the Northwest Territories has decided to voluntarily resolve this problem by implementing an electronic solution that will cost approximately \$270,000. However, implementation using this method is not required by the Regulations but is a proactive measure on the part of the Government of the Northwest Territories. This shows a high degree of acceptance and willingness to implement the Regulations despite the costs. Most stakeholders have indicated that they will not incur any extra costs because they already record this information or that the new costs will be minimal.

cette disposition, soit indiquer chaque ouverture ou fermeture d'une porte ou d'un appareil étanche lorsqu'il demeure ouvert pendant une certaine période, est énoncé dans d'autres dispositions du Règlement.

Les dispositions sur les sorties à quai ont été reformulées pour préciser leur objectif. En outre, les mots « règlement sur les sorties à quai » ont été supprimés dans le titre du Règlement. Bien que le Règlement tienne compte de ces dispositions, on se propose de transférer celles-ci plus tard dans le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail et sur le logement de l'équipage* proposé.

On a précisé le libellé relatif à l'inspection et au fonctionnement de la pompe à incendie de secours pour faire en sorte que la pompe à incendie soit utilisée si le bâtiment n'est pas muni d'une pompe à incendie de secours.

Le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* précédent exigeait du capitaine de veiller à ce que, avant que le bâtiment entreprenne un voyage, les membres d'équipage qui avaient des fonctions particulières à exécuter dans une situation d'urgence en soient informés et qu'ils soient capables de les exécuter. Cette exigence a été supprimée dans le Règlement et se trouve maintenant dans le *Règlement sur le personnel maritime* pris en vertu de la LMMC 2001.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le fait de continuer à appliquer le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* précédent n'était pas une option viable en raison du manque de conformité à la nouvelle LMMC 2001, des plaintes reçues par les intervenants et des recommandations faites par le BST.

Le transport commercial, la pêche et le tourisme sont, par nature, des industries concurrentielles. Lorsque aucune disposition réglementaire n'est appliquée, certaines entreprises commerciales tentent d'améliorer leur viabilité économique et leur compétitivité en réduisant le nombre des mesures qui concernent la sécurité.

Compte tenu de l'incidence directe de ces dispositions sur la probabilité de sauver des vies pendant une situation d'urgence, on a déterminé qu'il convient d'appliquer une réglementation. La réglementation confère le pouvoir de veiller à ce que les dispositions soient respectées et, si ce n'est pas le cas, permet d'imposer des sanctions afin de rehausser la probabilité de conformité ultérieure.

Avantages et coûts

Les nouvelles exigences sur le dénombrement des passagers nécessiteront la mise en place de nouvelles procédures administratives pour certains bâtiments qui ne requerraient pas la tenue du dénombrement auparavant, et particulièrement l'exploitation des transbordeurs à passagers. L'exigence de conservation de ces renseignements à terre pose également certains problèmes pour les exploitants de transbordeur menant des activités dans des lieux isolés, là où les services de recherche et sauvetage peuvent être situés à une distance de plusieurs heures. Transport Canada a été informé que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a décidé de résoudre ce problème volontairement en appliquant une solution électronique chiffrée à environ 270 000 \$. Toutefois, la mise en œuvre de cette méthode n'est pas exigée par le Règlement, mais constitue une mesure proactive de la part du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Cela démontre un degré élevé d'acceptation et de volonté d'appliquer le Règlement, malgré les coûts qu'il sous-tend. La majorité des intervenants ont

The Shipping in Canada — 2006 report published by Statistics Canada in April 2009 reported the international trade in goods with the United States at \$625.9 billion and trade with the rest of the world at \$234.2 billion. The Surface and Marine Transport Service Bulletin published by Statistics Canada in February 2004 reported the 2001 revenues for the transport of passengers by for-hire carriers as \$52.56 million and the revenues for transport of passengers by government carriers at \$194.15 million.

indiqué qu'ils ne devront pas engager de coûts additionnels, car ils consistent déjà ces renseignements ou parce que les nouveaux coûts seront minimes.

Le rapport, intitulé *Le transport maritime au Canada en 2006*, et publié par Statistique Canada en avril 2009, chiffre le commerce international des marchandises avec les États-Unis à 625,9 milliards de dollars et à 234,2 milliards de dollars avec le reste du monde. Le bulletin de service Transports terrestre et maritime, publié par Statistique Canada en février 2004, rapporte que les recettes de 2001 pour le transport des passagers par des transporteurs pour compte d'autrui étaient de 52,56 millions de dollars, et que ceux des transporteurs gouvernementaux s'élevaient à 194,15 millions de dollars.

Stakeholder Types (> 15 gross tonnage)	Stakeholder Numbers		
Fishing vessels > 150 gross tonnage	177		
Government vessels	118		
Off-shore vessels	40		
Crew-boat	1		
Self-propelled barges	51		
Special-purpose	278		
Passenger	614		
Passenger/Cargo	9		
Ferry — Passenger	122		
Ferry — Passenger/Train/Vehicle	78		
Tankers	42		
Cargo vessels	220		
Tugs	611		
Total Number of Stakeholders	2 361		
Cost-Benefit Statement			
A. Quantified Impacts \$ (Expressed as a % of income)	Stakeholders	Base Year	Average Annual
Benefits:			
Elimination of joint ship & shore drills	All	< 1 %	< 1 %
(Expressed as a % of costs)	Stakeholders	Base Year	Average Annual
Costs:			
Recording of passenger information	Passenger Vessels	0 – 1 % in most cases	< 1 %
	Non-passenger Vessels	< 1 %	< 1 %
B. Qualitative Impacts			
Benefits:			
<ul style="list-style-type: none"> Increased survivability of accidents and incidents. Improved enforceability. More efficient use of search and rescue resources. Greater harmonization of requirements with International Maritime Organization. 			
Costs:			
<ul style="list-style-type: none"> Increased expenditure required by owners/operators on start-up of passenger accounting. 			

Types d'intervenant (> 15 tonneaux de jauge brute)	Nombre d'intervenants		
Bateaux de pêche de > 150 tonneaux de jauge brute	177		
Bâtiments de l'État	118		
Bâtiments de mer	40		
Navire du personnel	1		
Chalandes autopropulsés	51		
Usage spécial	278		
Passagers	614		
Passagers/Fret	9		
Transbordeur — Passagers	122		
Transbordeur — passagers/trains/véhicules	78		
Navires-citernes	42		
Navires de charge	220		
Remorqueurs	611		
Nombre total d'intervenants	2 361		
Énoncé du coût-avantage			
A. Impacts quantifiés en dollars (exprimés comme % du revenu)	Intervenants	Année de référence	Moyenne annuelle
Avantages :			
Élimination des exercices conjoints port-navire	Tous	< 1 %	< 1 %
(exprimés comme % des coûts)	Intervenants	Année de référence	Moyenne annuelle
Coûts :			
Consignation de l'information sur les passagers	Bâtiments à passagers	0 – 1 % dans la majorité des cas	< 1 %
	Bâtiments non à passagers	< 1 %	< 1 %
B. Impacts qualitatifs			
Avantages :			
<ul style="list-style-type: none"> Taux de survie plus élevé aux accidents et aux incidents. Applicabilité accrue. Utilisation plus efficace des ressources de recherche et de sauvetage. Plus grande harmonisation des exigences avec celles de l'Organisation maritime internationale. 			
Coûts :			
<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des dépenses requises de la part des propriétaires/exploitants au début du dénombrement des passagers. 			

Any increase in departmental workload resulting from training marine safety inspectors on the new requirements will be offset by the reduced workload resulting from fewer accidents and a safer marine environment.

There will be some cost savings to the Government as a whole by the anticipated reduction in search and rescue services.

Benefits will be accrued by society in general and operators in particular by reducing the number of lives lost and injuries sustained.

Strategic environmental analysis

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of TC's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Consultation

Consultations have been conducted with industry stakeholders at the national and regional levels. The proposed changes were presented at the national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings in the fall of 2007, the spring and fall of 2008, and the spring of 2009. The proposed changes were also presented at the regional CMAC meetings in Vancouver, St. John's, Charlottetown, Hamilton, Québec and Whitehorse during the fall of 2008. Stakeholders at these meetings had few comments and were supportive of the changes being proposed. Most modifications suggested during these meetings have been incorporated into the Regulations with the exceptions outlined below.

The Canadian Ferry Operators Association (CFOA) was also consulted on the expected costs arising from the proposed changes. Feedback from the CFOA indicated that most operators had already implemented mechanisms for capturing passenger information, and that costs would therefore be nil or negligible.

The issues raised by stakeholders were as follows:

- The extreme difficulty experienced in performing the required joint ship and shore fire drills. A policy was issued by TC Marine Safety regarding this matter on May 25, 2007, that helped to alleviate some of the stakeholders concerns, and it was decided to remove these provisions from the Regulations based on the impracticality or impossibility of implementing these drills.
- A question was raised as to whether a vessel that is at dock, such as for repairs, and is manned by less than a full crew, is considered to be on a voyage for the purpose of the Regulations, and whether the master is required to have a muster list in this case. It was decided to amend the wording of the Regulations to read that the master must have a muster list at all times so that there is no chance of misunderstanding this requirement when a vessel is, for example, at anchor or in refit and operating with a reduced crew.
- There was a proposal received to amend the requirements for passenger-carrying vessels with three crew members or less to be exempted from the requirement to produce a muster list or

Toute augmentation de la charge de travail ministérielle découlant de la formation des inspecteurs de la sécurité maritime sur les nouvelles exigences sera contrebalancée par une réduction de la charge de travail découlant du moins grand nombre d'accidents et d'un milieu marin plus sécuritaire.

Le gouvernement, dans son ensemble, réalisera quelques économies de coûts en raison de la réduction prévue du recours aux services de recherche et de sauvetage.

La société en général et les exploitants, en particulier, tireront des avantages de la réduction du nombre des vies perdues et des blessures subies.

Analyse environnementale stratégique

Une analyse préliminaire des impacts environnementaux a été entreprise conformément aux critères de l'énoncé de principes sur l'évaluation environnementale stratégique de TC — mars 2001. L'analyse préliminaire a mené à la conclusion qu'une analyse détaillée n'est pas nécessaire. Les évaluations ou les études additionnelles liées aux effets de cette initiative sur l'environnement ne sont pas susceptibles de donner un résultat différent.

Consultation

Des consultations ont été menées auprès des intervenants de l'industrie à l'échelle nationale et régionale. Les changements proposés ont été présentés aux réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à l'automne 2007, puis de nouveau au printemps et à l'automne 2008, ainsi qu'au printemps 2009. Les changements proposés ont également été présentés aux réunions régionales du CCMC tenues à Vancouver, à St. John's, à Charlottetown, à Hamilton, à Québec et à Whitehorse au cours de l'automne 2008. Lors de ces réunions, les intervenants ont formulé peu de commentaires et ils ont appuyé les changements proposés. La plupart des modifications suggérées lors de ces réunions ont été intégrées au Règlement avec les exceptions mentionnées ci-après.

L'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) a également été consultée quant aux coûts prévus associés aux changements proposés. Les commentaires de l'ACOT indiquent que la plupart des opérateurs ont déjà mis en œuvre des mécanismes pour saisir les renseignements relatifs aux passagers et que le coût devrait, par conséquent, être nul ou minimal.

Voici les questions soulevées par les intervenants :

- La difficulté extrême relative à la tenue des exercices d'incendie conjoints port-navire requis. Une politique a été publiée par TC à ce sujet le 25 mai 2007, ce qui a permis d'atténuer certaines des inquiétudes des intervenants. Cependant, on a décidé de retirer ces dispositions du Règlement en raison du manque de réalisme ou de l'impossibilité d'effectuer ces exercices.
- On a soulevé la question suivante : un bâtiment qui est à quai, tel que pour des réparations, et comptant un nombre de membres d'équipage inférieur à un équipage complet est-il considéré comme effectuant un voyage pour les besoins du Règlement? Le capitaine doit-il établir un rôle d'appel dans ce cas? On a décidé de modifier le libellé du Règlement pour qu'il indique que le capitaine doit disposer, en tout temps, d'un rôle d'appel afin d'éviter tout malentendu vis-à-vis de cette exigence lorsqu'un bâtiment, par exemple, est à l'ancre ou en radoub et est exploité par un équipage réduit.
- Une proposition a été reçue dans le but de modifier les exigences, pour les bâtiments transportant des passagers

a rescue boat muster list. This proposal was reviewed and it was decided not to implement it at this time. An exemption has been added to the Regulations for passenger-carrying vessels with a crew of fewer than three. Two crew members are able to safely arrange emergency procedures between themselves with very little risk of confusion; however, when a third person enters the equation the risk of misunderstandings rises and the risk to passengers increases.

- There was a request to add a definition of “key persons” to the Regulations; however, it was decided that naming a particular individual would be too prescriptive. Common sense would dictate to the mariner who the key people are.
- An explanation of the new requirements for the recording of passenger information and a clear definition of infant, child and adult was requested. An explanation of these requirements was provided at the regional and national CMAC meetings and definitions of the terms infant, child and adult have been included in the Regulations based on feedback from stakeholders as to what is commonly used for these terms in the industry.
- Requests were received to accept simulations of survival craft launchings in place of an actual launch. These requests from the stakeholders were reviewed and the Regulations include provisions to allow the use of simulation for survival craft drills in place of actual drills in accordance with changes to Chapter III, Regulation 19 of the SOLAS Convention.
- A clarification of the wording of the new provisions relating to passenger information gathering on overnight voyages was requested during the Quebec regional CMAC meeting. These provisions have been re-worded in the Regulations in order to clarify the intent. The risk is not with the fact that the voyage is overnight but rather whether a passenger has a berth and is not visible to crew members in the common areas during an emergency.

Pre-publication

A proposed version of the Regulations was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 2009, followed by a 30-day public comment period.

One comment was received regarding the proposed requirements for free-fall lifeboat and rescue boat drills. As a result, the regulatory provisions that apply to these drills — sections 27 to 29 — were amended to take into account the latest recommendations of the International Maritime Organization’s Maritime Safety Committee. These provisions now permit free-fall lifeboats to be lowered into the water by a method other than free-fall, with or without the operating crew on board. Furthermore, section 31 was also amended not to require the assigned crew to be on-board during rescue boat drills.

comptant trois membres d’équipage ou moins, afin qu’ils soient exemptés de l’obligation de produire un rôle d’appel ou un rôle d’appel pour canots de secours. Cette proposition a été examinée et on a décidé de ne pas y donner suite pour le moment. Une exemption a été ajoutée dans le Règlement pour les bâtiments transportant des passagers comptant moins de trois membres d’équipage. Deux membres d’équipage sont en mesure d’appliquer les procédures d’urgence en toute sécurité, entre eux et sans grand risque de confusion. Cependant, lorsqu’une troisième personne entre dans l’équation, le risque de malentendu augmente et les passagers courent davantage de risques.

- On a demandé d’ajouter la définition de « personnes clés » dans le Règlement. Toutefois, on a déterminé qu’il serait trop normatif, de nommer une personne en particulier. Le bon sens dictera au navigateur qui sont les personnes clés.
- On a demandé une explication des nouvelles exigences relatives à la consignation des renseignements sur les passagers et une définition précise des termes « enfant en bas âge », « enfant » et « adulte ». On a donné une explication de ces exigences aux réunions régionales et nationales du CCMC et la définition des termes « enfant en bas âge », « enfant » et « adulte » a été intégrée au Règlement, en fonction des commentaires des intervenants sur l’utilisation commune de ces termes au sein de l’industrie.
- Des demandes ont été présentées pour accepter les simulations de mises à l’eau des bateaux de sauvetage au lieu des mises à l’eau actuelles. Les demandes des intervenants ont été examinées, et le Règlement comprend des dispositions pour permettre le recours aux simulations pour les mises à l’eau des bateaux de sauvetage au lieu des exercices actuels, conformément aux changements au chapitre III du Règlement 19 de la Convention SOLAS.
- Au cours de la réunion régionale du CCMC de Québec, on a demandé des précisions sur le libellé des nouvelles dispositions liées à la collecte des renseignements sur les passagers effectuant des voyages d’une nuitée. On a donc reformulé ces dispositions dans le Règlement afin d’en préciser l’objectif. Le risque ne tient pas du fait que le voyage se déroule de nuit, mais plutôt du fait qu’un passager possède une couchette et n’est pas visible pour les membres d’équipage dans les aires communes pendant une urgence.

Publication préalable

Une ébauche du Règlement a été publiée au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 octobre 2009, suivi d’une période de 30 jours pour les commentaires.

Un commentaire a été reçu au sujet des exigences proposées pour les embarcations de sauvetage mises à l’eau en chute libre et lors des exercices de canots de secours. Toutefois, les dispositions réglementaires pour les articles 27 et 29 qui s’appliquent à ces exercices ont été mises à jour pour refléter les dernières recommandations du Comité de la sécurité maritime pour l’Organisation maritime internationale. Ces dispositions permettent maintenant aux embarcations de sauvetage d’être descendues dans l’eau sans utiliser la méthode de chute libre et ce, avec ou sans le personnel de l’équipage. En outre, l’article 31 a également été modifié car il n’est plus nécessaire d’avoir le personnel de l’équipage à bord lors des exercices de canots de secours.

In addition to changes made to address the comment received, some minor editorial revisions were made to address redundancies in the regulatory provisions.

The requirement for every member of a rescue boat crew to wear a marine exposure suit during a rescue boat drill was lessened and reworded in section 26 to demonstrate a capability of donning the marine anti-exposure suits as well as immersion suits.

Furthermore, provisions in section 24 requiring the testing during drills of certain types of fire-fighting equipment, such as fire hoses, were removed, as they were either unnecessary or not practicable. The inspection of this equipment was more in line with the tasks assigned on the ship as well as the guidelines for the maintenance and inspection of fire-protection systems and appliances (MSC-850).

Implementation, enforcement and service standards

The new requirements will be monitored and enforced by TC marine safety inspectors. Marine safety inspectors will be trained to assess the new criteria.

The CSA 2001 provides for maximum fines upon summary conviction of \$1,000,000 or 18 months in prison, or both for violations of regulations made under Part 4 of the Act, which includes these Regulations. Transport Canada officials are currently reviewing the Regulations in order to develop schedules of violations so that enforcement may be applied under the *Administrative Monetary Penalties Regulations* made under the CSA 2001.

Performance measurement and evaluation

All incidents on non-pleasure vessels are required by law to be reported to the TSB. Consequently, the TSB database has become one of the primary sources of information. By following trends in fatality and injury rates, the information allows for a reasonably accurate trend analysis.

Contact

Lynn Denis
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AMXX)
Marine Safety, Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-949-3873
Fax: 613-991-5670
Email: lynn.denis@tc.gc.ca

En plus des modifications apportées pour répondre au commentaire reçu, certaines révisions mineures de rédaction ont été apportées pour aborder les redondances dans les dispositions réglementaires.

L'exigence que chaque membre d'équipage des canots de secours porte une combinaison de protection contre les éléments au cours d'un exercice de canot de secours a été diminuée et reformulée dans la section 26 afin de démontrer une capacité d'endosser la combinaison de protection contre les éléments ou la combinaison d'immersion.

En outre, les dispositions de l'article 24 nécessitant des examens pendant les exercices de certains types d'équipement pour lutter contre les incendies tels que les manches d'incendie ont été retirées, car ces examens étaient inutiles ou difficilement réalisables. L'inspection de cet équipement était plus conforme aux tâches assignées à bord du navire ainsi que pour les lignes directrices de l'entretien et l'inspection du système de protection contre l'incendie et des appareils (CSM-850).

Mise en œuvre, application et normes de service

Les nouvelles exigences seront surveillées et appliquées par les inspecteurs de la sécurité maritime de TC. Les inspecteurs de la sécurité maritime seront formés pour évaluer les nouveaux critères.

La LMMC 2001 prévoit des amendes maximales, par procédure sommaire, de 1 000 000 \$ ou 18 mois de prison, ou les deux, en cas d'infraction à la réglementation prise en vertu de la partie 4 de la Loi, qui comprend le Règlement. Les représentants de Transports Canada examinent actuellement le Règlement afin de préparer des barèmes d'infractions permettant une application possible en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*, pris en vertu de la LMMC 2001.

Mesures de rendement et évaluation

La Loi exige que tous les incidents survenus sur des bâtiments autres que de plaisance soient signalés au BST. Par conséquent, la base de données du BST est devenue l'une des principales sources d'information. Comme elle établit les tendances des taux de décès et de blessure, l'information permet d'effectuer une analyse des tendances raisonnablement exacte.

Personne-ressource

Lynn Denis
Gestionnaire de projets
Services de réglementation et assurance de la qualité (AMXX)
Sécurité maritime, Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-949-3873
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : lynn.denis@tc.gc.ca

Registration
SOR/2010-84 April 22, 2010

UNITED NATIONS ACT

Regulations Implementing the United Nations Resolution on Eritrea

P.C. 2010-479 April 22, 2010

Whereas the Security Council of the United Nations, acting under Article 41 of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 1907 (2009) on December 23, 2009;

And whereas it appears to the Governor in Council to be necessary to make regulations for enabling the measures set out in that resolution to be effectively applied;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Eritrea*.

Enregistrement
DORS/2010-84 Le 22 avril 2010

LOI SUR LES NATIONS UNIES

Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Érythrée

C.P. 2010-479 Le 22 avril 2010

Attendu que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, en vertu de l'Article 41 de la Charte des Nations Unies, la résolution 1907 (2009) le 23 décembre 2009;

Attendu qu'il semble utile à la gouverneure en conseil de prendre un règlement pour l'application des mesures énoncées dans cette résolution,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Érythrée*, ci-après.

REGULATIONS IMPLEMENTING THE UNITED NATIONS RESOLUTION ON ERITREA

INTERPRETATION

Definitions	1. The following definitions apply in these Regulations.
“arms and related material” « <i>armes et matériel connexe</i> »	“arms and related material” means any type of weapon, ammunition, military vehicle or military or paramilitary equipment, and includes their spare parts.
“Canadian” « <i>Canadien</i> »	“Canadian” means an individual who is a citizen within the meaning of the <i>Citizenship Act</i> or a corporation incorporated by or continued under the laws of Canada or a province.
“Committee of the Security Council” « <i>Comité du Conseil de sécurité</i> »	“Committee of the Security Council” means the Committee of the Security Council of the United Nations established under paragraph 11 of Security Council Resolution 751 (1992) of April 24, 1992.
“designated person” « <i>personne désignée</i> »	“designated person” means a person that has been designated by the Committee of the Security Council under paragraph 15 of Security Council Resolution 1907.
“Eritrea” « <i>Érythrée</i> »	“Eritrea” means the State of Eritrea and includes its political subdivisions.
“Minister” « <i>ministre</i> »	“Minister” means the Minister of Foreign Affairs.
“person” « <i>personne</i> »	“person” means an individual, corporation, trust, partnership, fund, unincorporated association or organization or foreign state.

RÈGLEMENT D'APPLICATION DE LA RÉOLUTION DES NATIONS UNIES SUR L'ÉRYTHRÉE

DÉFINITIONS

Definitions	1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.	Definitions
« aide technique »	Toute forme d'aide, notamment la formation, l'entraînement, les services de consultants ou de conseils techniques et le transfert de savoir-faire ou de données techniques.	« aide technique » “ <i>technical assistance</i> ”
« armes et matériel connexe »	Tout type d'armes, de munitions, de véhicules militaires ou de matériel militaire ou paramilitaire, y compris les pièces de rechange.	« armes et matériel connexe » “ <i>arms and related material</i> ”
« bien »	Bien de tout genre, ainsi que les documents concernant ou constatant un titre ou un droit sur un bien, ou conférant le droit de recouvrer ou de recevoir de l'argent ou des marchandises. La présente définition vise notamment les fonds, avoirs financiers et ressources économiques.	« bien » “ <i>property</i> ”
« Canadien »	Citoyen au sens de la <i>Loi sur la citoyenneté</i> ou personne morale constituée ou prorogée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale.	« Canadien » “ <i>Canadian</i> ”
« Comité du Conseil de sécurité »	Le Comité du Conseil de sécurité des Nations Unies établi en application du paragraphe 11 de la résolution 751 (1992) du 24 avril 1992 du Conseil de sécurité.	« Comité du Conseil de sécurité » “ <i>Committee of the Security Council</i> ”

^a R.S., c. U-2

^a L.R. ch. U-2

<p>“property” « bien »</p>	<p>“property” means property of every description and documents relating to or evidencing the title or right to property, or giving a right to recover or receive money or goods, and includes any funds, financial assets or economic resources.</p>	<p>« données techniques » S’entend notamment des plans, des dessins techniques, de l’imagerie photographique, des logiciels, des modèles, des formules, des configurations et spécifications techniques, des manuels techniques et d’exploitation ainsi que de tout renseignement technique.</p>	<p>« données techniques » “technical data”</p>
<p>“Security Council Resolution 1907” « résolution 1907 du Conseil de sécurité »</p>	<p>“Security Council Resolution 1907” means Resolution 1907 (2009) of December 23, 2009, adopted by the Security Council of the United Nations.</p>	<p>« Érythrée » L’État d’Érythrée; sont assimilées à l’Érythrée ses subdivisions politiques.</p>	<p>« Érythrée » “Eritrea”</p>
<p>“technical assistance” « aide technique »</p>	<p>“technical assistance” means any form of assistance, such as providing instruction, training, consulting services or technical advice or transferring know-how or technical data.</p>	<p>« jour ouvrable » Jour qui n’est ni un samedi ni un jour férié.</p>	<p>« jour ouvrable » “working day”</p>
<p>“technical data” « données techniques »</p>	<p>“technical data” includes blueprints, technical drawings, photographic imagery, computer software, models, formulas, engineering designs and specifications, technical and operating manuals and any technical information.</p>	<p>« ministre » Le ministre des Affaires étrangères.</p>	<p>« ministre » “Minister”</p>
<p>“working day” « jour ouvrable »</p>	<p>“working day” means a day that is not Saturday or a holiday.</p>	<p>« personne » Personne physique ou morale, fiduciaire, société de personnes, fonds, organisation ou association non dotée de la personnalité morale ou État étranger.</p>	<p>« personne » “person”</p>
		<p>« personne désignée » Personne que le Comité du Conseil de sécurité désigne en application du paragraphe 15 de la résolution 1907 du Conseil de sécurité.</p>	<p>« personne désignée » “designated person”</p>
		<p>« résolution 1907 du Conseil de sécurité » La résolution 1907 (2009) du 23 décembre 2009, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.</p>	<p>« résolution 1907 du Conseil de sécurité » “Security Council Resolution 1907”</p>

APPLICATION

Application **2.** These Regulations are binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

APPLICATION

2. Le présent règlement lie Sa Majesté du chef du Canada et des provinces. Application

PROHIBITIONS

Export to Eritrea — Canadians **3.** It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly
(a) export, sell, supply, transfer or ship, directly or indirectly, arms and related material, wherever situated, to any person in Eritrea; or
(b) provide or transfer, directly or indirectly, technical or financial assistance related to military activities or to the provision, manufacture, maintenance or use of arms and related material, wherever situated, to any person in Eritrea.

INTERDICTIONS

3. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l’étranger :
a) d’exporter, de vendre, de fournir, de transférer ou d’expédier sciemment, directement ou indirectement, des armes et du matériel connexe, quel que soit le lieu où ils se trouvent, à toute personne en Érythrée;
b) de fournir ou de transférer sciemment, directement ou indirectement, de l’aide technique ou financière liée à des activités militaires ou à la fourniture, la fabrication, l’entretien ou l’utilisation d’armes et de matériel connexe, quel que soit le lieu où ils se trouvent, à toute personne en Érythrée.

Export to Eritrea — vessel or aircraft **4.** It is prohibited for the owner or master of a Canadian vessel, as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, or the operator of an aircraft registered in Canada to knowingly permit their vessel or aircraft to be used by any person in carrying out any of the activities referred to in paragraph 3(a) or (b).

4. Il est interdit au propriétaire ou au capitaine d’un bâtiment canadien au sens de l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à l’exploitant d’un aéronef immatriculé au Canada de sciemment permettre que son bâtiment ou aéronef soit utilisé par toute personne exerçant l’une ou l’autre des activités visées aux alinéas 3a) et b).

Export to designated person — Canadians **5.** It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly
(a) export, sell, supply, transfer or ship, directly or indirectly, arms and related material, wherever situated, to a designated person; or

5. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l’étranger :
a) d’exporter, de vendre, de fournir, de transférer ou d’expédier sciemment, directement ou indirectement, des armes et du matériel connexe,

(b) provide or transfer, directly or indirectly, technical or financial assistance, including investment, brokering or other financial services, that is related to military activities or to the supply, sale, transfer, manufacture, maintenance or use of arms and related material, wherever situated, to a designated person.

quel que soit le lieu où ils se trouvent, à une personne désignée;

b) de fournir ou de transférer sciemment, directement ou indirectement, à une personne désignée, de l'aide technique ou financière — y compris des services d'investissement, de courtage ou autres services financiers — liée à des activités militaires ou à la fourniture, la vente, le transfert, la fabrication, l'entretien ou l'utilisation d'armes et de matériel connexe, quel que soit le lieu où ils se trouvent.

Export to designated person — vessel or aircraft

6. It is prohibited for the owner or master of a Canadian vessel, as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, or the operator of an aircraft registered in Canada to knowingly permit their vessel or aircraft to be used by any person in carrying out any of the activities referred to in paragraph 5(a) or (b).

6. Il est interdit au propriétaire ou au capitaine d'un bâtiment canadien au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de sciemment permettre que son bâtiment ou aéronef soit utilisé par toute personne exerçant l'une ou l'autre des activités visées aux alinéas 5a) et b).

Exportation à une personne désignée — bâtiments ou aéronefs

Import from Eritrea — Canadians

7. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly import, buy or procure, directly or indirectly, from any person in Eritrea or any citizen of Eritrea, any of the following items or forms of assistance, wherever situated or originating:

7. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de sciemment, directement ou indirectement, importer, acheter ou obtenir les éléments ci-après, quel que soit le lieu où ils se trouvent ou leur provenance, de toute personne en Érythrée ou de tout citoyen de l'Érythrée :

Importation de l'Érythrée — Canadiens

- (a) arms and related material; or
- (b) technical or financial assistance related to military activities or to the provision, manufacture, maintenance or use of arms and related material.

- a) des armes et du matériel connexe;
- b) de l'aide technique ou financière liée à des activités militaires ou à la fourniture, la fabrication, l'entretien ou l'utilisation d'armes et de matériel connexe.

Import from Eritrea — vessel or aircraft

8. It is prohibited for the owner or master of a Canadian vessel, as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, or the operator of an aircraft registered in Canada to knowingly permit their vessel or aircraft to be used by any person to import, buy or procure from any person in Eritrea or any citizen of Eritrea any of the items or forms of assistance referred to in paragraph 7(a) or (b), wherever situated or originating.

8. Il est interdit au propriétaire ou au capitaine d'un bâtiment canadien au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de sciemment permettre que son bâtiment ou aéronef soit utilisé pour importer, acheter ou obtenir de toute personne en Érythrée ou de tout citoyen de l'Érythrée tout élément visé aux alinéas 7a) et b), quels que soient le lieu où ils se trouvent ou leur provenance.

Importation de l'Érythrée — bâtiments ou aéronefs

Freezing of assets

9. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly

9. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger :

Gel des avoirs

- (a) deal directly or indirectly in any property that is in Canada and that is owned or controlled, directly or indirectly, by a designated person;
- (b) enter into or facilitate, directly or indirectly, any financial transaction related to a dealing referred to in paragraph (a);
- (c) provide any financial or other related service in respect of the property referred to in paragraph (a); or
- (d) make any property or any financial or other related service available, directly or indirectly, to or for the benefit of a designated person.

- a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur un bien qui se trouve au Canada et qui soit appartient à une personne désignée, soit est contrôlé, directement ou indirectement, par une telle personne;
- b) de conclure sciemment, directement ou indirectement, une opération financière relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter sciemment, directement ou indirectement, la conclusion;
- c) de fournir sciemment des services financiers ou des services connexes liés à des biens visés à l'alinéa a);
- d) de mettre sciemment des biens ou des services financiers ou des services connexes à la disposition, directement ou indirectement, d'une personne désignée ou d'en permettre l'utilisation à son profit.

Assisting prohibited act

10. It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly do anything that causes, assists or promotes, or is intended to cause, assist or promote, any act or thing prohibited by any of sections 3 to 9.

10. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire sciemment quoi que ce soit qui occasionne, facilite ou favorise la perpétration de tout acte interdit par les articles 3 à 9, ou qui vise à le faire.

Aide à la perpétration d'un acte interdit

DUTY TO DETERMINE

Determination

11. Each of the following persons must determine on a continuing basis whether they are in possession or control of property that is owned or controlled, directly or indirectly, by a designated person:

- (a) authorized foreign banks, as defined in section 2 of the *Bank Act*, in respect of their business in Canada or banks to which that Act applies;
- (b) cooperative credit societies, savings and credit unions and caisses populaires regulated by a provincial Act and associations to which the *Cooperative Credit Associations Act* applies;
- (c) foreign companies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*, in respect of their insurance business in Canada;
- (d) companies, provincial companies and societies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*;
- (e) fraternal benefit societies regulated by a provincial Act in respect of their insurance activities and insurance companies and other entities engaged in the business of insuring risks that are regulated by a provincial Act;
- (f) companies to which the *Trust and Loan Companies Act* applies;
- (g) trust companies regulated by a provincial Act;
- (h) loan companies regulated by a provincial Act; and
- (i) any person authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services.

OBLIGATION DE VÉRIFICATION

Vérification

11. Il incombe aux personnes ci-après de vérifier de façon continue l'existence de biens qui sont en leur possession ou sous leur contrôle et qui soit appartiennent à une personne désignée, soit sont contrôlés, directement ou indirectement, par une telle personne :

- a) les banques régies par la *Loi sur les banques* et les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de cette loi, dans le cadre des activités que ces dernières exercent au Canada;
- b) les coopératives de crédit, caisses d'épargne et de crédit et caisses populaires régies par une loi provinciale et les associations régies par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*;
- c) les sociétés étrangères au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, dans le cadre des activités d'assurance qu'elles exercent au Canada;
- d) les sociétés, les sociétés de secours et les sociétés provinciales au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- e) les sociétés de secours mutuel régies par une loi provinciale, dans le cadre de leurs activités d'assurance, et les sociétés d'assurances et autres entités régies par une loi provinciale qui exercent le commerce de l'assurance;
- f) les sociétés régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*;
- g) les sociétés de fiducie régies par une loi provinciale;
- h) les sociétés de prêt régies par une loi provinciale;
- i) les personnes autorisées en vertu de la législation provinciale à se livrer au commerce des valeurs mobilières ou à la fourniture de services de gestion de portefeuille ou de conseils en placement.

DISCLOSURE

Disclosure

12. (1) Every person in Canada and every Canadian outside Canada must disclose without delay to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police

- (a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned or controlled by a designated person; and
- (b) information about a transaction or proposed transaction in respect of property referred to in paragraph (a).

COMMUNICATION

Communication

12. (1) Toute personne au Canada et tout Canadien à l'étranger est tenu de communiquer sans délai au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada :

- a) l'existence des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle et qu'il soupçonne soit d'appartenir à une personne désignée, soit d'être contrôlés par une telle personne;
- b) tout renseignement portant sur une opération, réelle ou projetée, mettant en cause des biens visés à l'alinéa a).

Immunity

(2) No person contravenes subsection (1) by disclosing in good faith under that subsection.

(2) Nul ne contrevient au paragraphe (1) parce qu'il a fait une communication de bonne foi au titre de ce paragraphe.

Immunité

PETITION TO REVOKE DESIGNATION

DEMANDE DE RÉVOCATION

Petition	13. (1) Any Canadian or person in Canada that is a designated person may petition the Minister in writing to have that designation revoked.	13. (1) Tout Canadien ou toute personne se trouvant au Canada qui est une personne désignée peut présenter au ministre une demande écrite de révocation de sa désignation.	Demande
Decision	(2) The Minister must notify the petitioner, within 60 days after the day on which the petition is received, of his or her decision on whether to submit the petition to the Committee of the Security Council.	(2) Le ministre informe le demandeur de sa décision de soumettre ou non la demande auprès du Comité du Conseil de sécurité dans les soixante jours suivant la réception de celle-ci.	Décision
Subsequent petition	(3) If there has been a material change in circumstances since the last petition was submitted, a person may submit another petition under subsection (1).	(3) Si la situation du demandeur a évolué de manière importante depuis la présentation de sa dernière demande, il peut en présenter une nouvelle.	Nouvelle demande

EXCEPTIONS

EXCEPTIONS

Mistaken identity	14. (1) A person claiming not to be a designated person may apply to the Minister for a certificate stating that they are not such a person.	14. (1) La personne qui affirme ne pas être une personne désignée peut demander au ministre de lui délivrer une attestation portant qu'elle n'est pas une telle personne.	Erreur sur la personne
Certificate — time frame	(2) If it is established that the applicant is not a designated person, the Minister must issue a certificate to the applicant within 15 working days after the day on which the application is received.	(2) S'il est établi que le demandeur n'est pas une personne désignée, le ministre lui délivre l'attestation dans les quinze jours ouvrables suivant la réception de la demande.	Attestation — délai
Basic or extraordinary expenses	15. (1) A person whose property has been affected by the application of section 9 may apply to the Minister for a certificate to exempt property from the application of that section if the property is necessary for meeting basic or extraordinary expenses or if it is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment or a hypothec, mortgage, charge, security interest or prior claim.	15. (1) Toute personne dont les biens sont visés à l'article 9 peut demander au ministre de lui délivrer une attestation soustrayant à l'application de cet article des biens qui sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires ou qui sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale.	Attestation — dépenses ordinaires ou extraordinaires
Issuance of certificate	(2) The Minister must issue a certificate if it is established, in accordance with Security Council Resolution 1907, that the property is necessary for meeting basic or extraordinary expenses or that the property is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment or a hypothec, mortgage, charge, security interest or prior claim, (a) in the case of property that is necessary for meeting basic expenses, within 15 working days after the day on which the application is received, if the Committee of the Security Council did not refuse the release of the property; (b) in the case of property that is necessary for meeting extraordinary expenses, within 30 working days after the day on which the application is received, if the Committee of the Security Council has approved the release of the property; and (c) in the case of property that is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment or a hypothec, mortgage, charge, security interest or prior claim, within 90 working days after the day on which the application is received, if the lien, judgment, hypothec, mortgage, charge, security interest or prior claim was entered before December 23, 2009, is not for the benefit of a designated person and has been brought to the attention of the Committee of the	(2) S'il est démontré, conformément à la résolution 1907 du Conseil de sécurité, que les biens sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires, ou qu'ils sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, selon le cas, le ministre délivre l'attestation au demandeur : a) s'agissant de dépenses ordinaires, dans les quinze jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité ne s'est pas opposé à l'accès aux biens visés; b) s'agissant de dépenses extraordinaires, dans les trente jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité a approuvé l'accès à ces biens; c) s'agissant de biens visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, dans les quatre-vingt-dix jours ouvrables suivant la réception de la demande, si la charge, la sûreté, l'hypothèque, la priorité, le privilège ou la décision est antérieur au 23 décembre 2009, qu'il n'est pas au profit d'une personne désignée et qu'il a été porté à la connaissance du Comité du Conseil de sécurité ou du Conseil de sécurité des Nations Unies par le ministre.	Délivrance

Security Council or the Security Council of the United Nations by the Minister.

Exclusion certificate

16. No person contravenes these Regulations by doing an act or thing prohibited by any of sections 3 to 10 if, before the person does that act or thing, the Minister issues a certificate to the person stating that

- (a) Security Council Resolution 1907 does not intend that such an act or thing be prohibited; or
- (b) the act or thing has been approved by the Security Council of the United Nations.

16. Nul ne contrevient au présent règlement lorsqu'il commet un acte interdit par l'un des articles 3 à 10 si, au préalable, le ministre lui a délivré une attestation portant que :

- a) soit la résolution 1907 du Conseil de sécurité ne vise pas à interdire un tel acte;
- b) soit l'acte a été approuvé par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

Attestation — exclusions

APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION

Application

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

ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET

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

Prise d'effet

COMING INTO FORCE

Registration

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Enregistrement

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

On January 23, 1992, the United Nations Security Council adopted Resolution 733 (1992), which ordered an immediate and complete embargo on all deliveries of weapons and military equipment to Somalia in response to the rapid deterioration of the situation and the heavy loss of human life and widespread material damage resulting from the conflict in this country. Resolutions 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007) and 1844 (2008) subsequently strengthened and created a number of exceptions to the arms embargo.

During 2009, there was increased focus on Eritrea's destabilizing role in Somalia, and its violation of the embargo. In July 2009, the Monitoring Group for Somalia reported to Security Council members that Eritrea was supporting armed opposition groups in Somalia and proposed a list of names to be subject to targeted sanctions which included some Eritrean nationals. The Intergovernmental Authority on Development (an Eastern African regional organization) and the African Union have also called for sanctions on the Government of Eritrea.

Additionally, on January 14, 2009, the UN Security Council adopted Resolution 1862 demanding that Eritrea withdraw its troops from the areas it occupied when, in June 2008, border clashes between Eritrea and Djibouti erupted. To date, Eritrea has not withdrawn its troops and continues to deny this border dispute and any involvement in Somalia.

Consequently, on December 23, 2009, the UN Security Council, acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 1907 determining that Eritrea's actions

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le 23 janvier 1992, le Conseil de sécurité des Nations Unies a décrété, par la résolution 733 (1992), un embargo général et complet immédiat sur toutes les livraisons d'armes et d'équipements militaires en Somalie en réponse à la détérioration rapide de la situation et aux lourdes pertes en vies humaines et aux dommages matériels étendus résultant du conflit dans ce pays. Les résolutions 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007) et 1844 (2008) ont par la suite réaffirmé l'embargo sur les livraisons d'armes tout en l'assortissant de certaines exceptions.

En 2009, l'attention s'est davantage tournée vers le rôle déstabilisateur de l'Érythrée en Somalie et sa violation de l'embargo. En juillet 2009, le Groupe de surveillance sur la Somalie a signalé aux membres du Conseil de sécurité que l'Érythrée fournissait un appui aux groupes d'opposition armés en Somalie et a proposé une liste de personnes passibles de sanctions ciblées, laquelle comprenait quelques Érythréens. L'Autorité intergouvernementale pour le développement (une organisation régionale de l'Afrique de l'Est) et l'Union africaine ont aussi recommandé l'imposition de sanctions contre le gouvernement de l'Érythrée.

De plus, le 14 janvier 2009, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté la résolution 1862 enjoignant à l'Érythrée de retirer ses forces des régions qu'elle occupait quand, en juin 2008, le différend frontalier qui oppose l'Érythrée et Djibouti s'est produit. Jusqu'à maintenant, l'Érythrée n'a pas retiré ses forces et continue de nier l'existence de ce différend frontalier ainsi que son rôle en Somalie.

Par conséquent, le 23 décembre 2009, le Conseil de sécurité des Nations Unies, agissant en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a adopté la résolution 1907 (2009) estimant

undermine peace and reconciliation in Somalia and that the dispute between Djibouti and Eritrea constitutes a threat to international peace and security. Resolution 1907 demands that Eritrea immediately comply with Resolution 1862 and that all states, in particular Eritrea, cease any support of armed opposition groups in Somalia.

Resolution 1907 also imposes sanctions against Eritrea and persons designated by a committee of the Security Council. These sanctions are binding upon all states pursuant to Article 25 of the Charter of the United Nations and, therefore, Canada must implement them domestically. The *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Eritrea* (the Regulations) are appropriately made under the legislative authority of the *United Nations Act* and are necessary to incorporate these sanctions into Canadian domestic law.

Description and rationale

The Security Council imposed the following sanctions in Resolution 1907:

- a prohibition on the export of arms and related material to Eritrea;
- a prohibition on the export of arms and related material to persons designated, in accordance with paragraph 15 of Resolution 1907, by the UN sanctions committee established to oversee the sanctions against Somalia and now Eritrea (the 751 Committee);
- a prohibition on the provision to Eritrea and to persons designated by the 751 Committee, of technical, training, financial or other assistance related to military activities or to the supply, sale, transfer, manufacture, maintenance or use of arms and related material;
- an assets freeze against persons designated by the 751 Committee; and
- a travel ban against persons designated by the 751 Committee.

The Regulations implement, in Canadian domestic law, the arms embargo, the prohibition on the provision of technical, training, financial or other assistance related to military activities or to the supply, sale, transfer, manufacture, maintenance or use of arms and related material, and the assets freeze. Implementation of the travel ban is ensured in Canada under existing provisions of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

These sanctions should have limited impact on international competitiveness insofar as the sanctions must be implemented by all United Nations member states and as Canada has minimal trade relations with Eritrea. Canadian merchandise exports to Eritrea totalled \$2.4 million in 2009 and consisted of dried legumes, iron and steel products, base metal tools and cutlery, and machinery. There is significant interest in Canada in the mineral resource potential in Eritrea and cumulative assets to date from Canada in the mineral sector in Eritrea are approximately \$155 million. However, as the sanctions against Eritrea are related to arms and related materials and assistance regarding military activities, first order impacts will not affect Canadian mining investments in Eritrea. Second order impacts or retaliatory measures against Canadian investment in the country are possible but unlikely as the Eritrean government itself benefits from these investments.

que les actions de l'Érythrée nuisaient à la paix et à la réconciliation en Somalie et que le différend entre Djibouti et l'Érythrée constituait une menace à la paix et à la sécurité internationales. La résolution 1907 enjoint à l'Érythrée de se conformer immédiatement à la résolution 1862 et à tous les États, en particulier l'Érythrée, de cesser de fournir un appui aux groupes d'opposition armés en Somalie.

La résolution 1907 impose également des sanctions contre l'Érythrée et les personnes désignées par un comité du Conseil de sécurité. Ces sanctions lient tous les États aux termes de l'article 25 de la Charte des Nations Unies et, par conséquent, le Canada doit les appliquer à l'intérieur du pays. Le *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Érythrée* (le Règlement) constitue le moyen adéquat pour mettre ces décisions en œuvre et est nécessaire pour permettre au Canada d'incorporer ces sanctions dans son droit domestique.

Description et justification

Le Conseil de sécurité impose les sanctions suivantes dans la résolution 1907 :

- interdiction d'exporter des armes et du matériel connexe en Érythrée;
- interdiction d'exporter des armes et du matériel connexe aux personnes désignées, conformément au paragraphe 15 de la résolution 1907, par le comité des sanctions des Nations Unies mis sur pied pour superviser les sanctions imposées contre la Somalie (et maintenant l'Érythrée) (le Comité 751);
- interdiction de fournir de l'aide à l'Érythrée et aux personnes désignées par le Comité 751, notamment de la formation ou de l'aide technique ou financière, liée à des activités militaires ou à la fourniture, à la vente, au transfert, à la fabrication, au maintien ou à l'utilisation d'armes et de matériel connexe;
- imposition d'un gel des avoirs à l'encontre des personnes désignées par le Comité 751;
- interdiction de voyager visant les personnes désignées par le Comité 751.

Le Règlement donne effet, en droit canadien, à l'embargo sur les livraisons d'armes et à l'interdiction frappant la formation et la fourniture d'aide, notamment technique ou financière, liée à des activités militaires d'aide ou à la fourniture, à la vente, au transfert, à la fabrication, au maintien ou à l'utilisation d'armes et de matériel connexe. Le Règlement donne également effet au gel des avoirs. L'interdiction de voyager est appliquée au Canada en vertu des dispositions en vigueur de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Ces sanctions devraient avoir peu d'incidences sur la concurrence internationale dans la mesure où les sanctions doivent être adoptées par tous les États membres des Nations Unies et où le Canada a des relations commerciales limitées avec l'Érythrée. Les exportations canadiennes en Érythrée ont atteint 2,4 millions de dollars en 2009 et elles consistaient de légumes séchés, de produits dérivés du fer ou de l'acier, d'outils et de couteaux en métal de base et de machinerie. Il existe au Canada un intérêt important pour le potentiel de ressources minérales en Érythrée et, jusqu'à maintenant, le Canada a investi environ 155 millions de dollars dans le secteur minier de l'Érythrée. Toutefois, comme les sanctions contre l'Érythrée sont liées aux armes et au matériel connexe ainsi qu'à la fourniture d'aide dans le cadre d'activités militaires, il n'y aura pas d'incidences de premier ordre sur les investissements miniers canadiens en Érythrée. Il est possible qu'il y ait des incidences de second ordre ou des mesures de

The Regulations will come into force upon their registration, and will be tabled forthwith before Parliament, as is required under the *United Nations Act*.

Links to the text of Security Council resolutions 733 (1992), 751 (1992), 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007), 1844 (2008), 1862 (2009) and 1907 (2009) are available at www.un.org/documents/scres.htm.

Information concerning the work of the Security Council committee charged with overseeing the sanctions against Somalia and Eritrea is available at www.un.org/sc/committees/751/index.shtml.

Consultation

The Department of Foreign Affairs and International Trade drafted the Regulations having consulted the Department of Justice, the Canada Border Services Agency, the Department of Finance Canada, the Office of the Superintendent of Financial Institutions Canada, Citizenship and Immigration Canada, Export Development Canada, the Department of National Defence, the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service. International consultation was not undertaken.

Implementation, enforcement and service standards

Compliance is ensured by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 3 of the *United Nations Act*, any person who contravenes the Regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$100,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than 10 years.

Contacts

Brent Clute
Legal Officer
United Nations
Human Rights and Economic Law Division (JLH)
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 613-996-3864
Fax: 613-992-2467
Email: Brent.Clute@international.gc.ca

Sabine Nölke
Director
United Nations
Human Rights and Economic Law Division (JLH)
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel: 613-992-6296
Fax: 613-992-2467
Email: Sabine.Nolke@international.gc.ca

rétorsion contre les investissements canadiens en Érythrée, mais cela serait surprenant puisque le gouvernement érythréen profite aussi de ces investissements.

Le présent règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement et sera déposé immédiatement devant le Parlement, conformément aux dispositions de la *Loi sur les Nations Unies*.

On trouvera des liens vers le texte des résolutions du Conseil de sécurité 733 (1992), 751 (1992), 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007), 1844 (2008), 1862 (2009) et 1907 (2009) à l'adresse www.un.org/documents/scres.htm.

On peut consulter le site suivant pour en savoir plus au sujet des travaux du comité du Conseil de sécurité chargé de surveiller les sanctions contre la Somalie et l'Érythrée : www.un.org/sc/committees/751/index.shtml.

Consultation

Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international a élaboré le Règlement après avoir consulté le ministère de la Justice, l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Finances Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières, Citoyenneté et Immigration Canada, Exportation et Développement Canada, le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie Royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité. Il n'y a pas eu de consultation internationale.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l'application du Règlement. En vertu de l'article 3 de la *Loi sur les Nations Unies*, toute personne qui contrevient aux dispositions du Règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 100 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale de un an, ou de ces deux peines, ou sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans.

Personnes-ressources

Brent Clute
Agent juridique
Direction du droit onusien, des droits de la personne et du droit économique (JLH)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-996-3864
Télécopieur : 613-992-2467
Courriel: Brent.Clute@international.gc.ca

Sabine Nölke
Directrice
Direction du droit onusien, des droits de la personne et du droit économique (JLH)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 613-992-6296
Télécopieur : 613-992-2467
Courriel : Sabine.Nolke@international.gc.ca

Registration
SOR/2010-85 April 22, 2010

HEALTH OF ANIMALS ACT

Regulations Amending the Reportable Diseases Regulations

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 2(2) of the *Health of Animals Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Reportable Diseases Regulations*.

Ottawa, March 19, 2010

GERRY RITZ
Minister of Agriculture and Agri-Food

REGULATIONS AMENDING THE REPORTABLE DISEASES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Item 5 of the schedule to the *Reportable Diseases Regulations*¹ is replaced by the following:

Item	Disease
5.	bluetongue (serotypes not listed in item 6.1 of Schedule VII to the <i>Health of Animals Regulations</i>)

2. Item 13 of the schedule to the French version of the Regulations is replaced by the following:

Article	Maladie
13.	influenza aviaire hautement pathogène

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Bluetongue is a non-contagious, insect-borne disease that affects ruminant animals. Changes to Canada's import policy on February 1, 2007, eliminated bluetongue-related control measures (testing requirements) for all ruminant animals imported from the United States (U.S.). These changes facilitated live cattle commerce and enhanced Canada-U.S. trade relations, but they also resulted in an inconsistency in Canada's approach to this disease in domestic ruminants. Currently, anyone with the care and control of ruminant animals who suspects that they may be suffering

^a S.C. 1990, c. 21
¹ SOR/91-2

Enregistrement
DORS/2010-85 Le 22 avril 2010

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

Règlement modifiant le Règlement sur les maladies déclarables

En vertu du paragraphe 2(2) de la *Loi sur la santé des animaux*^a, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les maladies déclarables*, ci-après.

Ottawa, le 19 mars 2010

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
GERRY RITZ

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MALADIES DÉCLARABLES

MODIFICATIONS

1. L'article 10 de l'annexe du *Règlement sur les maladies déclarables*¹ est remplacé par ce qui suit :

Article	Maladie
10.	fièvre catarrhale du mouton (sérotypes qui ne figurent pas à l'article 14.1 de l'annexe VII du <i>Règlement sur la santé des animaux</i>)

2. L'article 13 de l'annexe de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Maladie
13.	influenza aviaire hautement pathogène

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

La fièvre catarrhale du mouton est une maladie non contagieuse des ruminants qui est transmise par un insecte vecteur. La politique d'importation du Canada a été modifiée le 1^{er} février 2007, ce qui a entraîné l'élimination des mesures de contrôle relatives à la fièvre catarrhale du mouton (exigences de dépistage) pour tous les ruminants importés des États-Unis. La nouvelle politique canadienne a permis de faciliter le commerce des bovins vivants et d'améliorer les relations commerciales canado-américaines, mais elle ne demeure pas moins incohérente avec

^a L.C. 1990, ch. 21
¹ DORS/91-2

from bluetongue is required to immediately notify a Canadian Food Inspection Agency (CFIA) veterinary inspector of this suspicion; they may be subject to offence provisions if they do not do so. This level of obligation and sanction is not consistent with the new import policy. It will be more appropriate to allow the U.S. serotypes of bluetongue to be covered by a less severe reporting scheme, while maintaining the current status for exotic serotypes of bluetongue.

This regulatory amendment will remove the serotypes of bluetongue considered endemic in the U.S. from the reportable diseases list, while a concurrent amendment will add them to the immediately notifiable diseases list so that international reporting obligations for bluetongue to the World Organization for Animal Health (OIE) are maintained.

Description and rationale

This regulatory amendment is one part of two complementary amendments that seek to change the status of certain serotypes of bluetongue virus endemic to the U.S. from “reportable” to “immediately notifiable” diseases.

The entry for bluetongue (Item 5) in the Schedule of Reportable Diseases of the *Reportable Diseases Regulations* (Regulations) will be modified to specify that bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 are no longer reportable. All remaining bluetongue serotypes remain reportable. This is consistent with the approach taken by the United States Department of Agriculture — Animal and Plant Health Inspection Service (USDA-APHIS).

A concurrent regulatory amendment to Schedule VII of the *Health of Animals Regulations* will add bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 to the list of immediately notifiable diseases.

Subsections 5(1) and (2) of the *Health of Animals Act* require owners (or anyone having the care or control of an animal), veterinarians and laboratories to immediately report to a CFIA veterinary inspector when one of the 32 diseases listed in the *Reportable Diseases Regulations* is suspected to be present in an animal under their care, or when the person becomes aware of any fact indicating the disease’s presence. The CFIA then takes action to either control (prevent the spread) or eradicate (eliminate from Canada) the disease.

Immediately notifiable diseases are set out in Schedule VII of the *Health of Animals Regulations*. In general, immediately notifiable diseases are diseases exotic to Canada, of less concern than reportable diseases, and for which control or eradication programs do not necessarily exist. (This category also includes some indigenous diseases already present in Canada of trade concern.) Only laboratories are required to contact the CFIA regarding the suspicion or diagnosis of one of these diseases. When notified, the CFIA reports the presence of the disease to trading partners

l’approche canadienne vis-à-vis de cette maladie chez les ruminants au Canada. Actuellement, toute personne qui s’occupe de ruminants (dont elle a la responsabilité ou la charge des soins) doit, si elle soupçonne chez eux la présence de fièvre catarrhale du mouton, aviser immédiatement l’inspecteur vétérinaire de l’Agence canadienne d’inspection des aliments (ACIA), à défaut de quoi elle s’expose à des dispositions prévoyant des infractions. Or, cette obligation et les sanctions prévues en cas de manquement ne sont plus cohérentes dans le cadre de la nouvelle politique d’importation du Canada. Il vaut mieux permettre que les sérotypes américains du virus soient couverts par un programme de déclaration moins sévère, tout en maintenant le *statu quo* pour les sérotypes exotiques du virus de la fièvre catarrhale du mouton.

La présente modification réglementaire permet de retirer les sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton considérés comme endémiques aux États-Unis de la liste des maladies déclarables, tandis qu’une modification concurrente permet d’ajouter ces sérotypes à la liste des maladies à notification immédiate afin de permettre au Canada de continuer à respecter ses obligations internationales de déclaration envers l’Organisation mondiale de la santé animale (OIE).

Description et justification

La présente modification réglementaire est l’une de deux modifications complémentaires visant à faire passer certains sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton endémiques aux États-Unis du statut de « à déclaration obligatoire » à celui de « à notification immédiate ».

L’inscription de la fièvre catarrhale du mouton (article 10) dans le *Règlement sur les maladies déclarables* comprendra une mention précisant que les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton ne sont plus à déclaration obligatoire. Tous les autres sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton demeurent à déclaration obligatoire. Cette approche est conforme à celle adoptée par l’Animal and Plant Health Inspection Service de l’United States Department of Agriculture (APHIS-USDA).

Une modification concurrente de l’annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux* permettra d’ajouter les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton à la liste des maladies à notification immédiate.

Conformément aux paragraphes 5(1) et (2) de la *Loi sur la santé des animaux*, le propriétaire d’un animal (ou toute personne en ayant la responsabilité ou la charge des soins), les vétérinaires et les laboratoires sont tenus d’aviser sans délai un vétérinaire-inspecteur de l’ACIA s’ils soupçonnent la présence d’une des 32 maladies figurant dans le *Règlement sur les maladies déclarables* chez un animal dont ils s’occupent ou s’ils sont informés d’un fait indiquant la présence d’une de ces maladies. L’ACIA prendra ensuite des mesures de lutte (pour en prévenir la propagation) ou d’éradication (pour l’éliminer du Canada) contre cette maladie, selon le cas.

Les maladies à notification immédiate sont énumérées à l’annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux*. En règle générale, les maladies à notification immédiate sont des maladies exotiques au Canada qui sont moins préoccupantes que les maladies à déclaration obligatoire et qui ne sont pas nécessairement assujetties à des programmes de lutte et d’éradication. (Les maladies à notification immédiate comprennent également certaines maladies indigènes déjà présentes au Canada qui revêtent une importance commerciale.) Seuls les laboratoires doivent communiquer avec

and the OIE as required. Maintaining the U.S. serotypes on the immediately notifiable diseases list will also allow the CFIA to investigate and assess whether the risk of U.S. serotypes have changed.

Bluetongue is a viral disease of domestic and wild ruminant animals that can only be transmitted by biting insects of certain species of *Culicoides* (also known as midges or “no-see-ums”). Bluetongue virus cannot be spread directly from one infected animal to another animal. Infection in cattle, goats and elk is generally unapparent or mild, but sheep and white-tailed deer may be severely infected and death is possible. Bluetongue does not pose any human health risk.

Worldwide, there exist 25 serotypes of bluetongue virus with 5 serotypes occurring in North America; 8 in Central America and the Caribbean; 8 in Australia; and 20 in Africa. With respect to the 5 bluetongue serotypes considered endemic in the U.S. (2, 10, 11, 13 and 17), the midge species that is able to transmit the virus is not considered present in Canada east of the Ontario-Manitoba border. The midge does exist in British Columbia’s Okanagan Valley, and in Alberta, Saskatchewan and Manitoba south of 53° north latitude.

Under the bluetongue import control measures in force until February 2007, Canada had experienced 5 incursions over a 30-year period of two bluetongue serotypes (11 and 17) in British Columbia’s Okanagan Valley. The incursions were believed to be a result of southerly winds lofting and depositing infected midges from the U.S.

While some ruminant species such as sheep and white-tailed deer may be severely affected by the bluetongue virus, significant clinical disease and death losses are typically seen in climatic zones not found in Canada. Four climatic zones, based on the average duration of the frost-free period each year, have been defined in the U.S. Two zones that are located in northern U.S. states are applicable to Canada. Bluetongue has either not been reported in these zones or its prevalence is very low. Even in the Okanagan Valley, which is the only area in Canada where bluetongue has occurred and which would arguably provide the most suitable climatic conditions for the spread of bluetongue of any area in Canada, significant clinical disease or death losses in sheep and white-tailed deer have only been reported once in 1987–88, and that incident was confounded by the presence of Epizootic Hemorrhagic Disease (EHD).

It is not anticipated that this regulatory change will have a significant impact on the environment.

As a result of the removal of bluetongue import control measures for ruminant animals from the U.S., it is now possible that bluetongue may be introduced to Canada through the importation of infected ruminants to where there are midges capable of further transmitting the virus. However, a 2004 study found that the

l’ACIA s’ils constatent ou soupçonnent une de ces maladies. Une fois avertie, l’ACIA peut signaler la présence de la maladie aux partenaires commerciaux du Canada et à l’OIE, au besoin. Si les sérotypes américains ajoutés à liste des maladies à notification immédiate, l’ACIA pourrait également vérifier et évaluer s’il y a eu une évolution dans le risque associé aux sérotypes américains.

La fièvre catarrhale du mouton est une maladie virale des ruminants d’élevage et sauvages qui ne peut être transmise que par des insectes piqueurs appartenant à certaines espèces du genre *Culicoides* (appelés également mouchérons ou brûlots). Le virus de la fièvre catarrhale du mouton n’est pas directement transmis d’un animal infecté à un autre animal. L’infection chez les bovins, les chèvres et les cerfs est généralement inapparente ou bénigne, mais elle peut gravement affecter les moutons et les cerfs de Virginie et leur être fatale. La fièvre catarrhale du mouton ne présente pas de risque pour la santé humaine.

Sur la planète, il existe 25 sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton : 5 sont présents en Amérique du Nord; 8, en Amérique centrale et dans les Caraïbes; 8, en Australie; 20, en Afrique. Pour ce qui est des 5 sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton considérés comme endémiques aux États-Unis (2, 10, 11, 13 et 17), on considère que le moucheron capable de transmettre le virus est absent de l’est du Canada, et ce, depuis la frontière séparant l’Ontario et le Manitoba jusqu’aux provinces de l’Atlantique. Ce moucheron est cependant présent en Colombie-Britannique (vallée de l’Okanagan), en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, au sud du 53° de latitude nord.

Dans le cadre des mesures de contrôle à l’importation qui étaient en vigueur jusqu’en février 2007, le Canada a connu, sur une période de 30 ans, cinq incursions des sérotypes 11 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton dans la vallée de l’Okanagan, en Colombie-Britannique. On croit que ces incursions auraient été causées par des vents austraux soulevant et déposant des mouchérons infectés provenant des États-Unis.

Bien que certaines espèces de ruminants du Canada comme les moutons et les cerfs de Virginie puissent être gravement affectées par le virus de la fièvre catarrhale du mouton, ce sont typiquement dans des zones climatiques qu’on ne trouve pas au Canada que les pertes dues à la maladie clinique et à la mortalité sont les plus importantes. Les États-Unis comportent quatre zones climatiques établies selon la durée moyenne de la période exempte de gel chaque année. Deux zones situées dans les zones septentrionales des États frontaliers sont applicables au Canada. Or, la fièvre catarrhale du mouton n’a pas été déclarée dans ces zones ou sa prévalence y est très faible. Dans la vallée de l’Okanagan — seule région du Canada où a déjà été présente la fièvre catarrhale du mouton et qui, de toutes les régions canadiennes, offre sans doute les conditions climatiques les plus propices à la propagation de la fièvre catarrhale du mouton —, on n’a signalé qu’une seule fois, c’est-à-dire en 1987-1988, des pertes importantes dues à la maladie clinique ou à la mortalité chez des moutons et des cerfs de Virginie, et l’incident a été confondu par la présence de la maladie hémorragique épizootique.

L’on ne s’attend pas à ce que cette modification réglementaire ait des répercussions environnementales importantes.

Comme les ruminants provenant des États-Unis ne sont plus couverts par des mesures de contrôle à l’importation relatives à la fièvre catarrhale du mouton, il existe maintenant un risque d’incursion de la fièvre catarrhale du mouton au Canada découlant de l’importation de ruminants infectés à destination d’endroits

midge species known to transmit bluetongue in the U.S. is at the northernmost limit of its range and has a very poor capacity to transmit bluetongue in Western Canada. Additionally, according to current knowledge, bluetongue virus is not able to overwinter in Canada. Thus, the updated scientific risk analysis presented in the 2006 CFIA consultation paper, An Overview of Bluetongue and Assessing the Risks for Canada, concluded that the risk for bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 to establish in Canadian livestock and in wildlife was limited. The 2006 consultation paper (closed 2006-05-31) is available online at www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/blufie-consul-2e.shtml.

Removing bluetongue from the reportable diseases list will mean that the CFIA will no longer respond to bluetongue disease due to serotypes 2, 10, 11, 13 and 17. The CFIA plans to enhance its bluetongue surveillance activities. This surveillance, coupled with ongoing research and risk assessments, will provide ongoing confirmation that risks to Canadian livestock and wildlife remain very low.

Easing import control measures also meant that restrictions for animals moving out of the Okanagan Valley (which has experienced incursions of the bluetongue virus in the past) to other areas in Canada will not apply, even if bluetongue activity is detected.

By making bluetongue virus (serotypes 2, 10, 11, 13 and 17) an immediately notifiable disease (via a concurrent regulatory amendment to the *Health of Animals Regulations*), the CFIA will still be able to fulfill its international reporting obligations to trading partners and the OIE.

This amendment, along with the 2007 import policy changes and changes to the OIE *Terrestrial Animal Health Code* in May 2007, could result in international trading partners not recognizing Canada's bluetongue-free status as being in full compliance with the OIE code. Trading partners should recognize Eastern Canada from the Ontario-Manitoba border to the Atlantic provinces as a bluetongue-free zone once surveillance systems meeting OIE guidelines are implemented, and because the midge species that transmits bluetongue virus does not exist in these areas. Further scientific research and surveillance may be required to substantiate a bluetongue-free status for Western Canada. Should evidence of bluetongue virus transmission occur in Western Canada, restrictions might only be applied to this location provided surveillance systems meeting OIE guidelines are maintained.

Traditionally, greater than 99% of live cattle exports from Canada (approximately C\$1.6 billion in 2007) are to the U.S. where bluetongue is a non-regulated disease at the federal level. It is

où il y a des moucheron capables de propager le virus. Cependant, selon une étude menée en 2004, le moucheron réputé transmettre la fièvre catarrhale du mouton aux États-Unis est, dans l'ouest du Canada, à la limite septentrionale de son aire de répartition et sa capacité de transmission du virus est très faible. En outre, selon des données récentes, le virus de la fièvre catarrhale du mouton ne peut survivre à l'hiver canadien. En conséquence, selon une analyse scientifique du risque présentée dans le rapport de consultation de l'ACIA publié en 2006 et intitulé Aperçu de la fièvre catarrhale du mouton et évaluation du risque pour le Canada, les risques de propagation des sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton aux animaux d'élevage et sauvages canadiens sont limités. Le document de consultation de 2006 (consultation prenant fin le 31 mai 2006) est accessible en ligne, à l'adresse www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/blufie-consul-2f.shtml.

Le fait de retirer la fièvre catarrhale du mouton de la liste des maladies déclarables signifie que l'ACIA ne prendra plus de mesures à l'égard de la présence de la maladie attribuable aux sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17. L'ACIA prévoit même intensifier ses activités de surveillance de la fièvre catarrhale du mouton. Cette surveillance, combinée à ses activités permanentes de recherche et d'évaluation des risques, permettra de confirmer que les risques pour les animaux d'élevage et sauvages canadiens demeurent très faibles.

Un assouplissement des mesures de contrôle à l'importation signifie également l'abandon des restrictions applicables aux animaux de la vallée de l'Okanagan (où a sévi le virus de la fièvre catarrhale du mouton dans le passé) à destination d'autres régions du Canada, et ce, en dépit de la présence de signes d'activité de la fièvre catarrhale du mouton.

En faisant de la fièvre catarrhale du mouton attribuable aux sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 une maladie à notification immédiate (par le biais d'une modification réglementaire concurrente du *Règlement sur la santé des animaux*), l'ACIA sera encore en mesure de remplir ses obligations internationales en matière de déclaration envers ses partenaires commerciaux et l'OIE.

Cette modification, tout comme les changements apportés à la politique d'importation en 2007 et ceux apportés au *Code sanitaire pour les animaux terrestres* de l'OIE en mai 2007, pourrait amener nos partenaires commerciaux étrangers à ne pas considérer le statut de pays indemne de la fièvre catarrhale du mouton du Canada comme étant entièrement conforme au Code de l'OIE. Nos partenaires commerciaux devraient reconnaître que l'est du Canada, depuis la frontière séparant l'Ontario et le Manitoba jusqu'aux provinces de l'Atlantique, est une zone indemne de la fièvre catarrhale du mouton parce qu'on y applique des systèmes de surveillance conformes aux lignes directrices de l'OIE et qu'on n'y trouve pas de moucheron capables de transmettre le virus de la fièvre catarrhale du mouton. Il faudra peut-être pousser la recherche scientifique et la surveillance pour confirmer que la fièvre catarrhale du mouton n'est pas présente dans l'ouest du Canada. Si l'on faisait la preuve de la transmission du virus de la fièvre catarrhale du mouton dans l'ouest du Canada, on pourrait appliquer des restrictions dans cette seule région du Canada, sous réserve du maintien de systèmes de surveillance conformes aux lignes directrices de l'OIE.

Traditionnellement, plus de 99 % des exportations canadiennes d'animaux d'élevage vivants (pour une valeur d'environ 1,6 milliard de dollars canadiens en 2007) sont destinées aux États-Unis,

therefore unlikely that export of cattle to the U.S. will be adversely affected as a result of this regulatory amendment. Less than 2% of total exports of live ruminant animals are to overseas markets.

The only ruminant commodities for which export to other countries significantly exceeds export to the U.S. are semen and embryos (C\$77.26 million for semen and C\$8.97 million for embryos in 2007 with 43% of semen sales to the U.S.). While a complete ban on these commodities will be highly unlikely as a result of this amendment, there may be some restrictions applied for a period of time to markets which may be more sensitive to the presence of bluetongue.

Enhanced domestic surveillance activities, together with ongoing research on the capacity of the potential vectors to transmit bluetongue virus, could provide evidence to trading partners that bluetongue is either not a risk in Canada outside the Okanagan Valley, or that potential transmission cycles are limited to a very narrow window in mid-to-late summer and perhaps in some years in the early fall.

Consultation

The May 2006 consultation paper, An Overview of Bluetongue and Assessing the Risks for Canada, was submitted to industry groups. The consultation was largely focused on possible changes to the import policy, but also included the proposed removal of bluetongue testing requirements from the import policy for ruminants from the U.S., as well as the removal of the serotypes endemic to the U.S. from the list of reportable diseases.

In total, 28 written submissions were received from 6 broad groups: other federal departments; provincial governments; organizations and industries; private individuals and companies; U.S. organizations and industries; and a U.S. state government.

Twenty-one of the submissions, including four from the U.S., were fully supportive of the amendment or were supportive with some concerns.

Fully supportive comments received from some provincial cattle, bovine and other livestock associations, as well as three of six provincial governments and several individual enterprises were in strong favour of the removal of bluetongue import restrictions and this associated regulatory amendment. The Alberta Beef Producers Association stated “the risk bluetongue poses to Canada’s livestock industry is insignificant compared to the damages due to the restriction of normalized trade with the U.S.” The Manitoba Cattle Producers Association “believes that the CFIA’s research related to bluetongue — in addition to protecting the health of livestock — will also help to resolve some of the long-standing trade issues between Canada and the U.S.” The CFIA was also directed, through many of the comments received, to conduct the enhanced surveillance and ongoing vector research as proposed in its consultations.

où la fièvre catarrhale du mouton est une maladie non réglementée à l’échelle fédérale. Ainsi, l’exportation d’animaux d’élevage aux États-Unis ne sera fort probablement pas affectée négativement par la présente modification réglementaire. Moins de 2 % des exportations totales de ruminants vivants sont destinées aux marchés d’outre-mer.

Les seuls produits de ruminants dont les exportations vers d’autres pays dépassent largement les exportations vers les États-Unis sont la semence et les embryons (valeur de 77,26 millions de dollars canadiens pour la semence et de 8,97 millions de dollars canadiens pour les embryons en 2007, avec 43 % des ventes de semence avec les États-Unis). Il est fort peu probable que la présente modification entraîne une interdiction complète de ces produits, mais certaines restrictions pourraient s’appliquer pendant un certain temps aux marchés pouvant être plus sensibles à la présence de la fièvre catarrhale du mouton.

L’intensification des activités de surveillance de la fièvre catarrhale du mouton, combinée à la recherche sur la capacité de transmission du virus par les vecteurs potentiels, pourrait amener nos partenaires commerciaux étrangers à considérer qu’à l’extérieur de la vallée de l’Okanagan, la fièvre catarrhale du mouton ne constitue pas un risque au Canada ou que les cycles de transmission possibles se limitent à une fenêtre très étroite au milieu ou à la fin de l’été et, certaines années, au début de l’automne.

Consultation

Le document de consultation préparé en mai 2006 et intitulé Aperçu de la fièvre catarrhale du mouton et évaluation du risque pour le Canada a été soumis à des groupes sectoriels. La consultation a surtout été axée sur d’éventuels changements à apporter à la politique d’importation, mais il y a aussi été question de l’élimination proposée des exigences relatives au dépistage de la fièvre catarrhale du mouton chez les ruminants importés des États-Unis, ainsi que du retrait des sérotypes du virus endémiques aux États-Unis de la liste des maladies déclarables.

Au total, 28 commentaires écrits ont été reçus et divisés en 6 grandes catégories, selon leur provenance : gouvernement fédéral; gouvernements provinciaux; organismes et industries du Canada; particuliers et sociétés du Canada; organismes et industries des États-Unis; gouvernement des États-Unis.

Vingt et une présentations, dont quatre des États-Unis, étaient entièrement favorables à la modification ou y étaient favorables avec certaines réserves.

Des commentaires entièrement favorables ont été formulés par certaines associations provinciales s’occupant d’animaux d’élevage. Par ailleurs, 3 gouvernements provinciaux sur 6 et plusieurs sociétés privées appuyaient fortement la suppression des restrictions à l’importation relatives à la fièvre catarrhale du mouton et la présente modification réglementaire. Selon l’Alberta Beef Producers Association, « le risque que représente la fièvre catarrhale du mouton pour l’industrie canadienne du bétail est minime comparativement aux inconvénients causés par l’imposition de limites au commerce normalisé avec les États-Unis ». Par ailleurs, la Manitoba Cattle Producers Association « croit que les études menées par l’ACIA sur la fièvre catarrhale du mouton contribueront non seulement à protéger la santé des animaux d’élevage, mais aussi à résoudre certains problèmes commerciaux qui opposent depuis longtemps le Canada et les États-Unis. ». Dans bon nombre des commentaires formulés, on recommandait également à l’ACIA d’intensifier la surveillance et la recherche sur les vecteurs, comme elle proposait de faire durant les consultations.

Concerns received through submitted comments included the potential loss of Canada's bluetongue-free status and the impact on exports of breeding animals, semen and embryos; the size, scope and management of the indemnity fund proposed by the Canadian Cattlemen's Association (CCA) to cover potential death losses in sheep; and concerns that CFIA will no longer impose controls on any bluetongue incursions if and when they were to arise in the future.

The CFIA published responses to all comments received in a [summary report](http://www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analyse.shtml), available online at www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analyse.shtml.

The CFIA will continue to liaise with industry groups to address outstanding concerns and will prioritize negotiations with trading partners to maintain export markets.

These amendments were republished in the *Canada Gazette*, Part I, on July 4, 2009, with a 30-day comment period. One comment supporting the amendment was received from the CCA.

Implementation, enforcement and service standards

Although bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 are being removed from the *Reportable Diseases Regulations*, they will be added to the list of immediately notifiable diseases list in Schedule VII to the *Health of Animals Regulations*. Enhanced domestic surveillance activities to substantiate bluetongue-free and seasonally-free zones within Canada are currently being developed. Provincial laboratories may become involved in certification of bluetongue-free areas or screening for disease diagnosis.

Contact

Dorothy W. Geale, BSc (Hons) PhD DVM
Senior Staff Veterinarian
Foreign Animal Disease
Terrestrial Animal Health Division
Canadian Food Inspection Agency
185 King Street, Unit 203
Peterborough, Ontario
K9J 2R8

Les commentaires soulèvent diverses questions : on craint que le Canada ne perde son statut de pays indemne de la fièvre catarrhale du mouton et que les exportations d'animaux reproducteurs, de semence et d'embryons n'en souffrent; on se préoccupe de l'ampleur, de la portée et de la gestion du fonds d'indemnisation proposé par la Canadian Cattlemen's Association (CCA) pour compenser les pertes dues à la mortalité de moutons; on craint que l'ACIA ne cesse d'imposer des contrôles sur les incursions de fièvre catarrhale du mouton qui pourraient survenir.

L'ACIA a publié des réponses à tous les commentaires reçus dans un [rapport sommaire](http://www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analysef.shtml) disponible en ligne, à l'adresse www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analysef.shtml.

L'ACIA continuera, d'une part, d'assurer la liaison avec des groupes sectoriels pour répondre à leurs nouvelles préoccupations et, d'autre part, de prioriser les négociations menées avec nos partenaires commerciaux pour assurer le maintien de nos marchés d'exportation.

Cette modification a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 4 juillet 2009. Au cours de la période de consultation de 30 jours suivant la publication préalable. L'ACIA a reçu un commentaire de la CCA à l'appui de la modification.

Mise en œuvre, application et normes de service

Même si les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton sont retirés du *Règlement sur les maladies déclarables*, ceux-ci seront ajoutés à la liste des maladies à notification immédiate de l'annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux*. L'ACIA travaille actuellement à l'élaboration d'activités de surveillance accrue visant à démontrer l'absence de fièvre catarrhale du mouton dans certaines zones du pays de même que pendant certaines périodes de l'année. Elle pourrait faire appel à des laboratoires provinciaux pour la certification de zones indemnes de fièvre catarrhale du mouton ou encore pour le dépistage de la maladie.

Personne-ressource

Dorothy W. Geale, B. Sc. (spécialisé), Ph.D., D.M.V.
Vétérinaire principale
Maladies animales exotiques
Division de la santé des animaux terrestres
Agence canadienne d'inspection des aliments
185, King Street, Unité 203
Peterborough (Ontario)
K9J 2R8

Registration
SOR/2010-86 April 22, 2010

HEALTH OF ANIMALS ACT

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

P.C. 2010-480 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to paragraph 64(1)(m) of the *Health of Animals Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Health of Animals Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Schedule VII to the *Health of Animals Regulations*¹ is amended by adding the following after item 6:

Item	Disease
6.1	bluetongue (serotypes 2, 10, 11, 13 and 17)

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Bluetongue is a non-contagious, insect-borne disease that affects ruminant animals. Changes to Canada's import policy on February 1, 2007, eliminated bluetongue-related control measures (testing requirements) for all ruminant animals imported from the U.S. These changes facilitated live cattle commerce and enhanced Canada-U.S. trade relations, but they also resulted in an inconsistency in Canada's approach to this disease in domestic ruminants. Currently, anyone with the care and control of ruminant animals who suspects that they may be suffering from bluetongue is required to immediately notify the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) veterinary inspector of this suspicion, and may be subject to offence provisions if they do not do so. This level of obligation and sanction is not consistent with the new import policy. It will be more appropriate to allow the U.S. serotypes of bluetongue to be covered by a less severe reporting scheme, while maintaining the current status for exotic serotypes of bluetongue.

^a S.C. 1990, c. 21
¹ C.R.C., c. 296; SOR/91-525

Enregistrement
DORS/2010-86 Le 22 avril 2010

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

C.P. 2010-480 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'alinéa 64(1)m) de la *Loi sur la santé des animaux*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

MODIFICATION

1. L'annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 14, de ce qui suit :

Article	Maladie
14.1	fièvre catarrhale du mouton (sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

La fièvre catarrhale du mouton est une maladie non contagieuse des ruminants qui est transmise par un insecte vecteur. La politique d'importation du Canada a été modifiée le 1^{er} février 2007, ce qui a entraîné l'élimination des mesures de contrôle relatives à la fièvre catarrhale du mouton (exigences de dépistage) pour tous les ruminants importés des États-Unis. La nouvelle politique canadienne a permis de faciliter le commerce des bovins vivants et d'améliorer les relations commerciales canado-américaines, mais elle ne demeure pas moins incohérente avec l'approche canadienne vis-à-vis de cette maladie chez les ruminants d'élevage. Actuellement, toute personne qui s'occupe de ruminants dont elle a la responsabilité ou la charge des soins doit, si elle soupçonne chez eux la présence de fièvre catarrhale du mouton, aviser immédiatement l'inspecteur vétérinaire de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), à défaut de quoi elle s'expose à des dispositions prévoyant des infractions. Or, cette obligation et les sanctions prévues en cas de manquement ne

^a L.C. 1990, ch. 21
¹ C.R.C., ch. 296; DORS/91-525

This regulatory amendment will add the serotypes of bluetongue considered endemic in the United States (U.S.) to the immediately notifiable diseases list so that international reporting obligations for bluetongue to the World Organization for Animal Health (OIE) are maintained while a concurrent amendment will remove them from the reportable diseases list.

Description and rationale

This regulatory amendment is one part of two complementary amendments that seek to change the status of certain serotypes of bluetongue virus endemic to the U.S. from “reportable” to “immediately notifiable” diseases.

Bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 will be added to the list of immediately notifiable diseases in Schedule VII of the *Health of Animals Regulations*. All remaining bluetongue serotypes remain reportable. This is consistent with the approach taken by the United States Department of Agriculture — Animal and Plant Health Inspection Service (USDA-APHIS).

Immediately notifiable diseases are set out in Schedule VII of the *Health of Animals Regulations*. In general, immediately notifiable diseases are diseases exotic to Canada, of less concern than reportable diseases, and for which control or eradication programs do not necessarily exist. (This category also includes some indigenous diseases already present in Canada of trade concern) Only laboratories are required to contact the CFIA regarding the suspicion or diagnosis of one of these diseases. When notified, the CFIA reports the presence of the disease to trading partners and the World Organization for Animal Health (OIE) as required. Maintaining the U.S. serotypes on the immediately notifiable diseases list will also allow the CFIA to investigate and assess whether the risk of U.S. serotypes have changed.

Subsection 91.2(1) of the *Health of Animals Regulations* requires that laboratories diagnosing or suspecting the appearance in an animal or thing of a disease set out in Schedule VII notify the Minister immediately of the diagnosis or suspicion, along with additional required information as listed in subsection 91.2(2).

Bluetongue is a viral disease of domestic and wild ruminant animals that can only be transmitted by biting insects of certain species of *Culicoides* (also known as midges or “no-see-ums”). Bluetongue virus cannot be spread directly from one infected animal to another animal. Infection in cattle, goats and elk is generally unapparent or mild, but sheep and white-tailed deer may be severely infected and death is possible. Bluetongue does not pose any human health risk.

sont plus cohérentes dans le cadre de la nouvelle politique d'importation du Canada. Il vaut mieux que les sérotypes américains du virus de la fièvre catarrhale du mouton soient couverts par un programme de déclaration moins sévère, tout en maintenant le *statu quo* pour les sérotypes exotiques du virus.

La présente modification réglementaire permet d'ajouter les sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton considérés comme endémiques aux États-Unis à la liste des maladies à notification immédiate afin de permettre au Canada de continuer à respecter ses obligations de déclaration envers l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), tandis qu'une modification concurrente permet de retirer ces sérotypes de la liste des maladies à déclaration obligatoire.

Description et justification

La présente modification réglementaire est l'une de deux modifications complémentaires visant à faire passer certains sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton endémiques aux États-Unis du statut de « à déclaration obligatoire » à celui de « notification immédiate ».

Les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton seront ajoutés à la liste des maladies à notification immédiate de l'annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux*, en laissant tous les autres sérotypes de la fièvre catarrhale du mouton sur la liste des maladies à déclaration obligatoire. Cette approche est conforme à celle adoptée par l'Animal and Plant Health Inspection Service de l'United States Department of Agriculture (APHIS-USDA).

Les maladies à notification immédiate sont énumérées à l'annexe VII du *Règlement sur la santé des animaux*. En règle générale, les maladies à notification immédiate sont des maladies exotiques au Canada qui sont moins préoccupantes que les maladies à déclaration obligatoire et qui ne font pas nécessairement l'objet de programmes de lutte et d'éradication. (Les maladies à notification immédiate comprennent également certaines maladies indigènes déjà présentes au Canada qui revêtent une importance commerciale.) Seuls les laboratoires doivent communiquer avec l'ACIA s'ils constatent ou soupçonnent une de ces maladies. Une fois avertie, l'ACIA peut signaler la présence de la maladie aux partenaires commerciaux du Canada et à l'OIE, au besoin. Si les sérotypes américains étaient ajoutés à la liste des maladies à notification immédiate, l'ACIA pourrait également vérifier et évaluer s'il y a eu une évolution dans le risque associé aux sérotypes américains.

Conformément au paragraphe 91.2(1) du *Règlement sur la santé des animaux*, tout laboratoire qui constate ou soupçonne l'apparition chez un animal ou dans une chose d'une maladie mentionnée à l'annexe VII doit en aviser immédiatement le ministre et lui transmettre les renseignements additionnels énumérés au paragraphe 91.2(2).

La fièvre catarrhale du mouton est une maladie virale des ruminants d'élevage et sauvages qui ne peut être transmise que par des insectes piqueurs appartenant à certaines espèces du genre *Culicoides* (appelés également moucherons ou brûlots). Le virus de la fièvre catarrhale du mouton n'est pas directement transmis d'un animal infecté à un autre animal. L'infection chez les bovins, les chèvres et les wapitis est généralement inapparente ou bénigne, mais elle peut gravement affecter les moutons et les cerfs de Virginie et leur être fatale. La fièvre catarrhale du mouton ne présente pas de risque pour la santé humaine.

Worldwide, there exist 25 serotypes of bluetongue virus with 5 serotypes occurring in North America; 8 in Central America and the Caribbean; 8 in Australia; and 20 in Africa. With respect to the 5 bluetongue serotypes considered endemic in the U.S. (2, 10, 11, 13 and 17), the midge species that is able to transmit the virus is not considered present in Canada east of the Ontario-Manitoba border. The midge does exist in British Columbia's Okanagan Valley, and in Alberta, Saskatchewan and Manitoba south of 53° north latitude.

Under the bluetongue import control measures in force until February 2007, Canada had experienced 5 incursions over a 30-year period of two bluetongue serotypes (11 and 17) in British Columbia's Okanagan Valley. The incursions were believed to be a result of southerly winds lofting and depositing infected midges from the U.S.

While some ruminant species such as sheep and white-tailed deer may be severely affected by the bluetongue virus, significant clinical disease and death losses are typically seen in climatic zones not found in Canada. Four climatic zones, based on the average duration of the frost-free period each year, have been defined in the U.S. Two zones that are located in northern U.S. states are applicable to Canada. Bluetongue has either not been reported in these zones or its prevalence is very low. Even in the Okanagan Valley, which is the only area in Canada where bluetongue has occurred and which would arguably provide the most suitable climatic conditions for the spread of bluetongue of any area in Canada, significant clinical disease or death losses in sheep and white-tailed deer have only been reported once in 1987-88, and that incident was confounded by the presence of Epizootic Hemorrhagic Disease (EHD).

It is not anticipated that this regulatory change will have a significant impact on the environment.

As a result of the removal of bluetongue import control measures for ruminant animals from the U.S., it is now possible that bluetongue may be introduced to Canada through the importation of infected ruminants to where there are midges capable of further transmitting the virus. However, a 2004 study found that the midge species known to transmit bluetongue in the U.S. is at the northernmost limit of its range and has a very poor capacity to transmit bluetongue in Western Canada. Additionally, according to current knowledge, bluetongue virus is not able to overwinter in Canada. Thus, the updated scientific risk analysis presented in the 2006 CFIA consultation paper, [An Overview of Bluetongue and Assessing the Risks for Canada](#), concluded that the risk for bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 to establish in Canadian livestock and in wildlife was limited. The 2006 consultation paper (closed 2006-05-31) is available online at www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/blufie-consul-2e.shtml.

Sur la planète, il existe 25 sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton. Cinq (5) sont présents en Amérique du Nord; 8, en Amérique centrale et dans les Caraïbes; 8, en Australie; 20, en Afrique. Pour ce qui est des 5 sérotypes du virus de la fièvre catarrhale du mouton considérés comme endémiques aux États-Unis (2, 10, 11, 13 et 17), il semble que le moucheron capable de transmettre le virus ne soit pas présent dans l'est du Canada, c'est-à-dire à l'est de la frontière séparant l'Ontario et le Manitoba. Ce moucheron est cependant présent en Colombie-Britannique (vallée de l'Okanagan), en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, au sud du 53° de latitude nord.

Dans le cadre des mesures de contrôle à l'importation qui étaient en vigueur jusqu'en février 2007, le Canada a connu, sur une période de 30 ans, cinq incursions des sérotypes 11 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton dans la vallée de l'Okanagan, en Colombie-Britannique. On croit que ces incursions auraient été causées par des vents du sud ayant entraîné des moucheron infectés depuis les États-Unis.

Bien que certaines espèces de ruminants comme les moutons et les cerfs de Virginie puissent être gravement affectées par le virus de la fièvre catarrhale du mouton, ce sont typiquement dans des zones climatiques qu'on ne trouve pas au Canada que la maladie clinique sévit et que la mortalité est importante. Les États-Unis comportent quatre zones climatiques définies selon la durée moyenne de la période annuelle exempte de gel. La définition de deux zones situées dans le nord des États-Unis sont applicables au Canada. Mais la maladie n'a pas été constatée dans ces zones, où sa prévalence y est très faible. Dans la vallée de l'Okanagan — seule région du Canada où la maladie est survenue et qui, de toutes les régions canadiennes, offre sans doute les conditions climatiques les plus propices à la propagation de la fièvre catarrhale du mouton —, on n'a signalé qu'une seule fois, c'est-à-dire en 1987-1988, la présence de maladie clinique et un taux de mortalité important chez des moutons et des cerfs de Virginie, mais la présence simultanée de maladie hémorragique épizootique a mêlé les données de cet incident.

L'on ne s'attend pas à ce que cette modification réglementaire ait des répercussions environnementales importantes.

Comme les ruminants provenant des États-Unis ne sont plus couverts par des mesures de contrôle à l'importation relatives à la fièvre catarrhale du mouton, il existe maintenant un risque d'introduction de la fièvre catarrhale du mouton au Canada découlant de l'importation de ruminants infectés à destination d'endroits où il y a des moucheron capables de transmettre le virus. Cependant, selon une étude menée en 2004, l'espèce de moucheron connue pour transmettre la fièvre catarrhale du mouton aux États-Unis est, dans l'ouest du Canada, à la limite septentrionale de son aire de répartition et sa capacité de transmission du virus y est très faible. En outre, selon des données récentes, le virus de la fièvre catarrhale du mouton ne peut survivre à l'hiver canadien. En conséquence, selon une analyse scientifique du risque présentée dans le rapport de consultation de l'ACIA publié en 2006 et intitulé [Aperçu de la fièvre catarrhale du mouton et évaluation du risque pour le Canada](#), le risque que les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton s'établissent chez les animaux d'élevage et sauvages canadiens est faible. Le document de consultation de 2006 (consultation prenant fin le 31 mai 2006) est accessible en ligne, à l'adresse suivante : www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/blufie-consul-2f.shtml.

The CFIA intends to enhance its bluetongue surveillance activities, coupled with ongoing research on the capacity of the potential vectors to transmit bluetongue virus, and risk assessments, which would provide ongoing confirmation that risks to Canadian livestock and wildlife remain very low or that potential transmission cycles are limited to a very narrow window in mid-to-late summer and perhaps in some years in the early fall.

Easing import control measures also meant that restrictions for animals moving out of the Okanagan Valley (which has experienced incursions of the bluetongue virus in the past) to other areas in Canada would not apply, even if bluetongue activity is detected.

By adding the bluetongue serotypes (2, 10, 11, 13 and 17) historically endemic in the U.S. to the immediately notifiable disease list, the CFIA will still be able to fulfill its international reporting obligations to trading partners and the OIE.

This amendment, along with the 2007 import policy changes and changes to the OIE *Terrestrial Animal Health Code* in May 2007, could result in international trading partners not recognizing Canada's bluetongue-free status as being in full compliance with the OIE code. Trading partners should recognize Eastern Canada from the Ontario-Manitoba border to the Atlantic provinces as a bluetongue-free zone once surveillance systems meeting OIE guidelines are implemented, and because the midge species that transmits bluetongue virus does not exist in these areas. Further scientific research and surveillance may be required to substantiate a bluetongue-free status for Western Canada. Should evidence of bluetongue virus transmission occur in Western Canada, restrictions might only be applied to this location provided surveillance systems meeting OIE guidelines are maintained.

Traditionally, greater than 99% of live cattle exports from Canada (approximately C\$1.6 billion in 2007) are to the U.S. where bluetongue is a non-regulated disease at the federal level. It is therefore unlikely that export of cattle to the U.S. will be adversely affected as a result of this regulatory amendment. Less than 2% of total exports of live ruminant animals are to overseas markets.

The only ruminant commodities for which export to other countries significantly exceeds export to the U.S. are semen and embryos (C\$77.26 million for semen and C\$8.97 million for embryos in 2007 with 43% of semen sales to the U.S.). While a complete ban on these commodities would be highly unlikely as a result of this amendment, there may be some restrictions applied for a period of time to markets which may be more sensitive to the presence of bluetongue.

Consultation

The May 2006 consultation paper, [An Overview of Bluetongue and Assessing the Risks for Canada](#), was submitted to industry

Parallèlement à ses activités de recherche sur la capacité des vecteurs potentiels à transmettre le virus de la fièvre catarrhale du mouton et à ses évaluation des risques, l'ACIA entend intensifier ses activités de surveillance de la fièvre catarrhale du mouton, afin de confirmer que le risque pour la faune et le bétail canadiens demeure très faible et que les cycles de transmission possibles se limitent à une fenêtre très étroite au milieu ou à la fin de l'été et, certaines années, au début de l'automne.

Un assouplissement des mesures de contrôle à l'importation signifie également l'abandon des restrictions applicables aux animaux de la vallée de l'Okanagan (où le virus de la fièvre catarrhale du mouton a sévi dans le passé) à destination d'autres régions du Canada, et ce, en dépit de la présence de signes d'activité de la fièvre catarrhale du mouton.

En ajoutant les sérotypes (2, 10, 11, 13 et 17) de la fièvre catarrhale du mouton historiquement endémiques aux États-Unis à la liste des maladies à notification immédiate, l'ACIA sera encore en mesure de remplir ses obligations internationales en matière de déclaration envers ses partenaires commerciaux et l'OIE.

Cette modification, tout comme les changements apportés à la politique d'importation en 2007 et ceux apportés au *Code sanitaire pour les animaux terrestres* de l'OIE en mai 2007, pourrait amener nos partenaires commerciaux étrangers à considérer que le statut de pays indemne de la fièvre catarrhale du mouton du Canada n'est pas entièrement conforme au Code de l'OIE. Nos partenaires commerciaux devraient reconnaître que l'est du Canada, depuis la frontière séparant l'Ontario et le Manitoba jusqu'aux provinces de l'Atlantique, est une zone indemne de la fièvre catarrhale du mouton parce qu'on y applique des systèmes de surveillance conformes aux lignes directrices de l'OIE et qu'on n'y trouve pas de moucheron capable de transmettre le virus de la fièvre catarrhale du mouton. Il faudra peut-être pousser la recherche scientifique et la surveillance pour confirmer que la fièvre catarrhale du mouton n'est pas présente dans l'ouest du Canada. Si les données indiquaient la transmission du virus de la fièvre catarrhale du mouton dans l'ouest du Canada, on pourrait appliquer des restrictions uniquement dans cette région du Canada, sous réserve du maintien de systèmes de surveillance conformes aux lignes directrices de l'OIE.

Traditionnellement, plus de 99 % des exportations canadiennes de bovins vivants (pour une valeur d'environ 1,6 milliard de dollars canadiens en 2007) sont destinées aux États-Unis, où la fièvre catarrhale du mouton est une maladie non réglementée à l'échelle fédérale. Ainsi, la présente modification réglementaire risque peu de nuire à l'exportation de bovins aux États-Unis. Moins de 2 % des exportations totales de ruminants vivants sont destinées aux marchés d'outre-mer.

Les seuls produits de ruminants dont les exportations vers d'autres pays dépassent largement les exportations vers les États-Unis sont la semence et les embryons (valeur de 77,26 millions de dollars canadiens pour la semence et de 8,97 millions de dollars canadiens pour les embryons en 2007, avec 43 % des ventes de semence aux États-Unis). Il est fort peu probable que la présente modification entraîne une interdiction complète de ces produits, mais certaines restrictions pourraient s'appliquer pendant un certain temps aux marchés pouvant être plus sensibles à la présence de la fièvre catarrhale du mouton.

Consultation

Le document de consultation préparé en mai 2006 et intitulé [Aperçu de la fièvre catarrhale du mouton et évaluation du risque](#)

groups. The consultation was largely focused on possible changes to the import policy, but also included the proposed removal of bluetongue testing requirements from the import policy for ruminants from the U.S., as well as the removal of the serotypes endemic to the U.S. from the list of reportable diseases.

In total, 28 written submissions were received from 6 broad groups: other federal departments; provincial governments; organizations and industries; private individuals and companies; U.S. organizations and industries; and a U.S. state government.

Twenty-one of the submissions, including four from the U.S., were fully supportive of the amendment or were supportive with some concerns.

Fully supportive comments were received from some provincial cattle, bovine and other livestock associations. In addition, three of six provincial governments and several individual enterprises were in strong favour of the removal of bluetongue import restrictions and this associated regulatory amendment. The Alberta Beef Producers Association stated “the risk bluetongue poses to Canada’s livestock industry is insignificant compared to the damages due to the restriction of normalized trade with the U.S.” The Manitoba Cattle Producers Association “believes that the CFIA’s research related to bluetongue — in addition to protecting the health of livestock — will also help to resolve some of the long-standing trade issues between Canada and the U.S.” The CFIA was also directed, through many of the comments received, to conduct the enhanced surveillance and ongoing vector research as proposed in its consultations.

Concerns received through submitted comments included the potential loss of Canada’s bluetongue-free status and the impact on exports of breeding animals, semen and embryos; the size, scope and management of the indemnity fund proposed by the Canadian Cattlemen’s Association to cover potential death losses in sheep; and concerns that CFIA would no longer impose controls on any bluetongue incursions if and when they were to arise in the future.

The CFIA published responses to all comments received in a [summary report](http://www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analyse.shtml), available online at www.inspection.gc.ca/english/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analyse.shtml.

The CFIA will continue to liaise with industry groups to address outstanding concerns and will prioritize negotiations with trading partners to maintain export markets.

These amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on July 4, 2009, with a 30-day comment period. One comment supporting the amendment was received from the Canadian Cattlemen’s Association.

Implementation, enforcement and service standards

Although bluetongue serotypes 2, 10, 11, 13 and 17 are being added to the list of immediately notifiable diseases in Schedule VII to the *Health of Animals Regulations*, all remaining

pour le Canada a été soumis à des groupes sectoriels. La consultation a surtout été axée sur d’éventuels changements à apporter à la politique d’importation, mais il y a aussi été question de l’élimination proposée des exigences relatives au dépistage de la fièvre catarrhale du mouton pour les ruminants importés des États-Unis ainsi que du retrait des sérotypes du virus endémiques aux États-Unis de la liste des maladies déclarables.

Au total, 28 commentaires écrits ont été reçus et divisés en 6 grandes catégories, selon leur provenance : gouvernement fédéral; gouvernements provinciaux; organismes et industries du Canada; particuliers et sociétés du Canada; organismes et industries des États-Unis; gouvernement des États-Unis.

Vingt et un commentaires, incluant quatre des États-Unis, étaient entièrement favorables à la modification ou y étaient favorables avec certaines réserves.

Des commentaires entièrement favorables ont été formulés par certaines associations provinciales s’occupant d’animaux d’élevage. Par ailleurs, 3 gouvernements provinciaux sur 6 et plusieurs sociétés privées appuyaient fortement l’élimination des restrictions à l’importation relatives à la fièvre catarrhale du mouton et la présente modification réglementaire. Selon l’Alberta Beef Producers Association, « le risque que représente la fièvre catarrhale du mouton pour l’industrie canadienne du bétail est minime comparativement aux inconvénients causés par l’imposition de limites au commerce normalisé avec les États-Unis ». Par ailleurs, la Manitoba Cattle Producers Association « croit que les études menées par l’ACIA sur la fièvre catarrhale du mouton contribueront non seulement à protéger la santé des animaux d’élevage, mais aussi à résoudre certains problèmes commerciaux qui opposent depuis longtemps le Canada et les États-Unis. ». Dans bon nombre des commentaires formulés, on recommandait également à l’ACIA d’intensifier la surveillance et la recherche sur les vecteurs, comme elle le proposait de faire durant les consultations.

Les commentaires soulèvent diverses questions : on craint que le Canada ne perde son statut de pays indemne de la fièvre catarrhale du mouton et que les exportations d’animaux reproducteurs, de semence et d’embryons n’en souffrent; on se préoccupe de l’ampleur, de la portée et de la gestion du fonds d’indemnisation proposé par la Canadian Cattlemen’s Association (CCA) pour compenser les pertes dues à la mortalité de moutons; on craint que l’ACIA n’impose plus de contrôles lors d’éventuelles écloisons de fièvre catarrhale du mouton.

L’ACIA a publié des réponses à tous les commentaires reçus dans un [rapport sommaire](http://www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analysf.shtml) disponible en ligne, à l’adresse www.inspection.gc.ca/francais/anima/heasan/disemala/blufie/consult2007/analysf.shtml.

L’ACIA continuera, d’une part, d’assurer la liaison avec des groupes sectoriels pour répondre à leurs nouvelles préoccupations et, d’autre part, de prioriser les négociations menées avec nos partenaires commerciaux pour assurer le maintien de nos marchés d’exportation.

Cette modification a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 4 juillet 2009. Au cours de la période de consultation de 30 jours suivant la publication préalable, l’ACIA a reçu un commentaire de la CCA à l’appui de la modification.

Mise en œuvre, application et normes de service

Même si les sérotypes 2, 10, 11, 13 et 17 du virus de la fièvre catarrhale du mouton sont ajoutés à la liste des maladies à notification immédiate de l’annexe VII du *Règlement sur la santé des*

bluetongue serotypes will remain reportable. Enhanced domestic surveillance activities to substantiate bluetongue-free and seasonally-free zones within Canada are currently being developed. Provincial laboratories may become involved in certification of bluetongue-free areas or screening for disease diagnosis.

Contact

Dorothy W. Geale, BSc (Hons) PhD DVM
Senior Staff Veterinarian
Foreign Animal Disease
Terrestrial Animal Health Division
Canadian Food Inspection Agency
185 King Street, Unit 203
Peterborough, Ontario
K9J 2R8

animaux, tous les autres sérotypes demeureront à déclaration obligatoire. L'ACIA travaille actuellement à l'élaboration d'activités de surveillance accrue visant à démontrer l'absence de fièvre catarrhale du mouton dans certaines zones du pays de même que pendant certaines périodes de l'année. Elle pourrait faire appel à des laboratoires provinciaux pour la certification de zones indemnes de fièvre catarrhale du mouton ou encore pour le dépistage de la maladie.

Personne-ressource

Dorothy W. Geale, B. Sc. (spécialisé), Ph.D., D.M.V.
Vétérinaire principale
Maladies animales exotiques
Division de la santé des animaux terrestres
Agence canadienne d'inspection des aliments
185, King Street, bureau 203
Peterborough (Ontario)
K9J 2R8

Registration
SOR/2010-87 April 22, 2010

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL ACT

Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations

P.C. 2010-481 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40^a of the *Canadian International Trade Tribunal Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL PROCUREMENT INQUIRY REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 3(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*¹ is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraphs (c) and (d) with the following:

(c) if a procurement that results in the award of a designated contract by a government entity or enterprise referred to in paragraph (a) or (b) is conducted by the Department of Public Works and Government Services or its successor, that Department or its successor.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The *Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations* are required to implement the recently concluded Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Government Procurement (subsequently referred to as “the Canada-U.S. Agreement”). The Canada-U.S. Agreement, which was signed by Canada on February 11, 2010, and entered into force on February 16, 2010, addresses many of the concerns

Enregistrement
DORS/2010-87 Le 22 avril 2010

LOI SUR LE TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics

C.P. 2010-481 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 40^a de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ENQUÊTES DU TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR SUR LES MARCHÉS PUBLICS

MODIFICATION

1. Les alinéas 3(2)c) et d) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*¹ sont remplacés par ce qui suit :

c) dans le cas d'un marché public relevant du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux ou de son successeur et donnant lieu à l'adjudication d'un contrat spécifique par une entité publique ou une entreprise publique visée aux alinéas a) ou b), ce ministère ou son successeur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics* est nécessaire pour que l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique en matière de marchés publics (appelé ci-après « l'Accord Canada-É.-U. ») puisse être mis en application. L'Accord Canada-É.-U., signé par le Canada le 11 février 2010 et entré en vigueur le 16 février 2010, répond à un grand nombre de préoccupations

^a S.C. 2002, c. 19, s. 6

^b R.S., c. 47 (4th Supp.)

¹ SOR/93-602; SOR/95-300

^a L.C. 2002, ch. 19, art. 6

^b L.R., ch. 47 (4^e suppl.)

¹ DORS/93-602; DORS/95-300

raised by Canadian industry regarding expanded “Buy American” provisions in the *American Recovery and Reinvestment Act of 2009* by providing Canadian companies with market access to a number of infrastructure projects funded by this act.

Description and rationale

Canadian provinces and territories have jurisdictional authority to consider and make findings with respect to complaints concerning provincial and territorial government procurement practices and decisions, including determinations in respect of consistency with international commitments.

Under the Canada-U.S. Agreement, provinces and territories agreed to take on international commitments under the World Trade Organization Agreement on Government Procurement (GPA), and to provide for appropriate bid review procedures to be available to suppliers in respect of procurements subject to these commitments, in line with provincial and territorial jurisdiction.

However, the current drafting of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations* (subsequently referred to as “the Regulations”) provides authority to the Canadian International Trade Tribunal (CITT) to consider and make findings with respect to provincial procurements subject to the GPA and the North American Free Trade Agreement (NAFTA), which is inconsistent with provincial and territorial authority.

Specifically, paragraph 3(2)(c) of the Regulations provides the CITT with authority to consider and make findings with respect to complaints regarding government procurements by provincial government entities listed in Annex 1001.1a-3 of the NAFTA or under the heading “CANADA” in Annex 2 of the GPA. This paragraph was originally included as a placeholder in the list of designated “government institutions” in subsection 3(2), in light of a commitment by Canada, in the context of both the NAFTA and the GPA negotiations to explore the possibility of making sub-federal international procurement commitments at a future point in time. In the absence of such commitments prior to the Canada-U.S. Agreement, the category of provincial government entities in paragraph 3(2)(c) was null. In light of the new commitments taken by provinces and territories under the Canada-U.S. Agreement, paragraph 3(2)(c) of the Regulations has been repealed in order to confirm the exclusive provincial and territorial jurisdiction to consider and make findings with respect to complaints concerning provincial and territorial government procurements subject to the GPA and the NAFTA. The CITT will remain responsible for bid review in respect of complaints regarding commitments at the federal level under both the GPA and the NAFTA.

Consultation

These amendments were drafted in consultation with the Canadian International Trade Tribunal, Foreign Affairs and International Trade Canada, and the Treasury Board of Canada Secretariat. Canadian provinces and territories are aware of, and support, the amendment.

The Canada-U.S. Agreement itself is supported by a broad range of Canadian stakeholders, including Canadian provinces, territories and major municipalities as well as a large proportion of Canadian industry.

exprimées par l’industrie canadienne au sujet de dispositions élargies « Buy American » de l’*American Recovery and Reinvestment Act of 2009* en assurant l’accès aux marchés pour les entreprises canadiennes dans plusieurs des projets d’infrastructures financés par cette loi.

Description et justification

Les provinces et territoires du Canada ont l’autorité compétente d’examiner et de formuler des conclusions concernant les plaintes relatives aux pratiques et décisions des gouvernements provinciaux et territoriaux en matière d’achats publics, y compris les décisions touchant le respect des engagements internationaux.

Dans le contexte de l’Accord Canada-É.-U., les provinces et territoires ont convenu de prendre des engagements internationaux sous le régime de l’Accord sur les marchés publics (AMP) de l’Organisation mondiale du commerce, et de faire en sorte que des procédures d’examen des soumissions appropriées soient mises à la disposition des fournisseurs en ce qui concerne les achats visés par ces engagements.

Toutefois, la version actuelle du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics* (appelé ci-après « le Règlement ») accorde au Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) le pouvoir d’examiner les plaintes et de formuler des conclusions relativement aux achats publics provinciaux assujettis à l’AMP et l’ALENA, ce qui entre en conflit avec l’autorité compétente provinciale et territoriale.

Plus spécifiquement, l’alinéa 3(2)c) du Règlement accorde au TCCE le pouvoir d’examiner les plaintes et de formuler des conclusions relativement aux achats publics des entités publiques des provinces énumérées à l’annexe 1001.1a-3 de l’ALENA ou à l’annexe 2 de l’AMP sous l’intertitre « CANADA ». Cet alinéa tenait lieu à l’origine de formulation provisoire dans la liste des entités désignées comme « institutions fédérales » au paragraphe 3(2), compte tenu de l’engagement pris par le Canada, dans le contexte des négociations de l’ALENA et de l’AMP, d’examiner la possibilité de prendre ultérieurement des engagements internationaux en matière de marchés publics. De tels engagements n’ayant pas été pris avant la conclusion de l’Accord Canada-É.-U., la catégorie des entités publiques des provinces figurant à l’alinéa 3(2)c) du Règlement était sans objet. Compte tenu des nouveaux engagements pris par les provinces et territoires sous l’Accord Canada-É.-U., l’alinéa 3(2)c) est abrogé de manière à ce que la compétence exclusive des provinces et des territoires puisse être confirmée pour ce qui est d’examiner les plaintes et de formuler des conclusions relativement aux achats publics provinciaux et territoriaux assujettis à l’AMP et l’ALENA. Le TCCE continuera d’assumer la responsabilité d’examiner les plaintes relatives aux achats publics qui concernent les engagements pris au niveau fédéral dans l’AMP et l’ALENA.

Consultation

Ces modifications ont été rédigées en consultation avec le Tribunal canadien du commerce extérieur, Affaires étrangères et Commerce international Canada et le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Les provinces et territoires du Canada sont au courant de ces modifications et les appuient.

L’Accord Canada-É.-U. bénéficie de l’appui d’une multitude d’intervenants canadiens, entre autres les provinces, les territoires et les principales municipalités ainsi qu’une grande partie de l’industrie canadienne.

Implementation, enforcement and service standards

Canadian provinces and territories are responsible for ensuring the establishment of appropriate review mechanisms at the sub-federal level and have indicated that they are committed to doing so.

Contact

Scott Winter
Senior Economist
International Trade Policy Division
Department of Finance Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-4418
Email: Scott.Winter@fin.gc.ca

Mise en œuvre, application et normes de service

Les provinces et territoires du Canada sont chargés d'assurer la mise en place de mécanismes d'examen appropriés au niveau infranational et ont indiqué qu'ils étaient déterminés à le faire.

Personne-ressource

Scott Winter
Économiste principal
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-4418
Courriel : Scott.Winter@fin.gc.ca

Registration
SOR/2010-88 April 22, 2010

Enregistrement
DORS/2010-88 Le 22 avril 2010

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

Renewable Fuel Used as Ships' Stores Remission Order

Décret de remise visant les carburants renouvelables utilisés comme provisions de bord

P.C. 2010-484 April 22, 2010

C.P. 2010-484 Le 22 avril 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to section 115^a of the *Customs Tariff*^b, hereby makes the annexed *Renewable Fuel Used as Ships' Stores Remission Order*.

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 115^a du *Tarif des douanes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise visant les carburants renouvelables utilisés comme provisions de bord*, ci-après.

RENEWABLE FUEL USED AS SHIPS' STORES REMISSION ORDER

DÉCRET DE REMISE VISANT LES CARBURANTS RENOUVELABLES UTILISÉS COMME PROVISIONS DE BORD

INTERPRETATION

DÉFINITION

1. In this Order, "renewable fuel" includes fuel that is produced from biomass, waste material or feedstock of biological origin, whether or not the fuel is blended with a petroleum product.

1. Dans le présent décret, sont compris parmi les carburants renouvelables les carburants faits à partir de biomasse, de matériaux de rebut ou de matières premières d'origine biologique, qu'ils soient ou non mélangés à un produit pétrolier.

REMISSION

REMISE

2. Remission is granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* in respect of renewable fuels that are imported into Canada during the period beginning on April 1, 2006 and ending on June 17, 2009 and that are laden on board a conveyance for use as ships' stores.

2. Est accordée une remise des droits de douane payés ou à payer, aux termes du *Tarif des douanes*, à l'égard des carburants renouvelables importés au Canada durant la période commençant le 1^{er} avril 2006 et se terminant le 17 juin 2009 et chargés à bord d'un moyen de transport pour y être utilisés comme provisions de bord.

CONDITIONS

CONDITIONS

3. The remission is granted on the following conditions:

3. La remise est accordée aux conditions suivantes :

- (a) the renewable fuels are either released and subsequently exported in the same condition in which they were imported or released, processed in Canada and subsequently exported;
- (b) the conveyance on board of which the renewable fuels are laden for use is one set out in column I of the schedule to the *Ships' Stores Regulations*, as it read on June 17, 2009 for the purposes of the *Customs Tariff*, and any limits, set out in the notes to that schedule, that are applicable to petroleum products with respect to that conveyance are met or not exceeded, as the case may be;
- (c) a written claim for remission is made by the importer to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which this Order comes into force;
- (d) the importer provides the Canada Border Services Agency with evidence or information that demonstrates that they are entitled to remission under this Order; and
- (e) no claim for refund or drawback under the *Customs Act* or *Customs Tariff* has been made with respect to the customs

- a) les carburants renouvelables sont soit exportés après leur dédouanement dans le même état qu'au moment de leur importation, soit transformés au Canada et exportés après leur dédouanement;
- b) le moyen de transport à bord duquel les carburants renouvelables sont chargés pour y être utilisés est mentionné à la colonne I de l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*, dans sa version au 17 juin 2009 pour l'application du *Tarif des douanes*, et toute limite prévue aux notes de cette annexe applicables aux produits pétroliers à l'égard de ce moyen de transport, sont respectées;
- c) l'importateur présente au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, par écrit, une demande de remise dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret;
- d) l'importateur présente à l'Agence des services frontaliers du Canada les documents et renseignements établissant son admissibilité à la remise;

^a S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)

^b S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)j)

^b L.C. 1997, ch. 36

duties paid or payable in respect of the renewable fuels in question.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issue and objectives

Formerly, the *Customs Tariff* together with the *Ships' Stores Regulations* only granted relief from customs duties and excise taxes for certain petroleum products and diesel fuels imported into Canada, laden onboard qualifying conveyances and used as ships stores. However, this relief was not granted for renewable fuels, such as ethanol and biodiesel. With the recent amendments to the *Ships' Stores Regulations*, duty and tax relief has been extended to renewable fuels used as ships' stores.

The objective of the *Renewable Fuel Used as Ships' Stores Remission Order* is to provide relief from the duties collected on renewable fuels imported into Canada during the period commencing on April 1, 2006 and ending on June 17, 2009, and subsequently laden on board a qualifying conveyance for use as ships' stores. The Order will allow renewable fuels imported under these circumstances to be eligible for the same relief in customs duties as was granted to petroleum based fuels for that period.

Description and rationale

The *Ships' Stores Regulations*, which are made jointly under the authority of the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act*, designate certain classes of goods as ships' stores for use onboard qualifying conveyances. Such classes of goods are generally eligible for relief from customs duties and excise taxes. Until recently, the *Ships' Stores Regulations* only granted relief from customs duties and excise taxes on certain petroleum products and diesel fuels, but did not extend relief to renewable fuels. However, the *Ships' Stores Regulations* were recently amended to qualify "renewable fuels" as eligible for relief when used as ships' stores. This amendment is a result of emerging technological advances and market changes which have seen a gradual conversion from petroleum-based fuels to renewable fuels on certain marine vessels. The amendment ensures that those in the industry using the renewable fuels will not be placed at a competitive disadvantage.

The Order would remit customs duties on renewable fuels used in the manner of ships' stores paid or payable between April 1, 2006 (the beginning of the fiscal year in which industry groups brought to light that renewable fuels, imported for this purpose,

e) aucune demande de remboursement ou de drawback n'a été présentée en vertu de la *Loi sur les douanes* ou du *Tarif des douanes* à l'égard des droits de douane payés ou à payer à l'égard des carburants renouvelables en question.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Question et objectifs

Anciennement, le *Tarif des douanes* ainsi que le *Règlement sur les provisions de bord* accordaient seulement une exonération des droits de douane et des taxes d'accise pour certains produits pétroliers et combustibles diesels importés au Canada, chargés à bord d'un moyen de transport admissible et utilisés comme provision de bord. Cependant, cette exonération n'était pas accordée pour les carburants renouvelables, comme l'éthanol et le biodiesel. Les récentes modifications apportées au *Règlement sur les provisions de bord* accordent une exonération des droits et des taxes pour les carburants renouvelables utilisés comme des provisions de bord.

L'objectif du Décret est d'offrir une exonération des droits perçus sur les carburants renouvelables importés au Canada pendant la période commençant le 1^{er} avril 2006 et se terminant le 17 juin 2009, et subséquemment chargés à bord d'un moyen de transport admissible afin d'être utilisés comme provisions de bord. Le Décret rendra admissibles les carburants renouvelables importés dans ces circonstances à la même exonération des droits de douane que celle accordée aux carburants à base de pétrole pendant cette période.

Description et justification

Le *Règlement sur les provisions de bord*, rédigé en vertu des dispositions du *Tarif des douanes* et de la *Loi sur la taxe d'accise*, désigne certaines catégories de marchandises comme des provisions de bord utilisées à bord d'un moyen de transport admissible. Ces classes de produits sont généralement admissibles à l'exonération des droits de douane et des taxes d'accise. Jusqu'à tout récemment, le *Règlement sur les provisions de bord* accordait une exonération des droits de douane et des taxes d'accise pour certains produits pétroliers et combustibles diesels utilisés comme des provisions de bord, mais n'incluait pas les carburants renouvelables. Toutefois, le *Règlement sur les provisions de bord* a récemment été modifié pour rendre les « carburants renouvelables » admissibles à l'exonération lorsqu'ils sont utilisés comme des provisions de bord. Cette modification résulte des avancements technologiques émergents et des changements du marché où l'on dénote la conversion graduelle des combustibles à base de pétrole vers les carburants renouvelables sur certains navires. La modification assure que les industries qui utilisent les carburants renouvelables ne seront pas désavantagées dans ce marché concurrentiel.

Le Décret entraînera la remise des droits payés ou à payer à l'égard des carburants renouvelables chargés à bord d'un moyen de transport et utilisés comme provisions de bord entre le 1^{er} avril 2006 (le début de l'année financière durant laquelle les groupes

were receiving different treatment under the *Customs Tariff* than petroleum fuels used in the same manner) and ending on June 17, 2009, the day before the date of registration of the *Regulations Amending the Ships' Stores Regulations (2009)*. The Order would remit an estimated \$8 million of customs duties levied on renewable fuels that were imported into Canada, laden onboard qualifying conveyances and used in the manner of ships' stores during that period.

Consultation

The CBSA has consulted with the Canada Revenue Agency and the Department of Finance. There is unanimous support for the Order. This Order also has the support of the cruise ship industry.

Contact

Rod McKenzie
Senior Program Advisor
Tariff Policy Division
Trade Programs Directorate
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella Street, 8th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Telephone: 613-954-6898

de l'industrie ont soulevé la question d'incohérence entre le traitement reçu pour l'importation des carburants renouvelables pour cette fin et le traitement reçu pour l'importation des combustibles pétroliers utilisés de la même manière, conformément au *Tarif des douanes*) et le 17 juin 2009, le jour avant l'enregistrement du *Règlement modifiant le Règlement sur les provisions de bord (2009)*. Le Décret entraînera la remise d'un montant estimé à 8 millions de dollars en droits de douane prélevés sur les carburants renouvelables, qui étaient importés au Canada, chargés à bord des moyens de transport admissibles et utilisés comme provisions de bord pendant cette période.

Consultation

Des consultations ont été tenues entre l'ASFC, l'Agence du revenu du Canada et le ministère des Finances du Canada. Ce décret a reçu un appui unanime. L'industrie des navires de croisière appuie également ce décret.

Personne-ressource

Rod McKenzie
Conseiller principal de programme
Division de la politique tarifaire
Direction des programmes commerciaux
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 8^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8
Téléphone : 613-954-6898

Registration
SOR/2010-89 April 27, 2010

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Regulations Amending the Public Service Employment Regulations

The Public Service Commission, pursuant to section 22^a of the *Public Service Employment Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Public Service Employment Regulations*.

Ottawa, April 26, 2010

MARIA BARRADOS
President of the Public Service Commission
MANON VENNAT
Commissioner
DAVID ZUSSMAN
Commissioner

**REGULATIONS AMENDING
THE PUBLIC SERVICE
EMPLOYMENT REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. The definition “excluded position” in section 1 of the *Public Service Employment Regulations*¹ is repealed.

2. Section 6 of the Regulations is repealed.

3. (1) Subsection 7(1) of the Regulations is replaced by the following:

7. (1) An employee who becomes disabled and who, as a result of the disability, is no longer able to carry out the duties of their position is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) and (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the employee meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act if

(a) within five years after the day on which the employee became disabled, the employee is certified by a competent authority to be ready to return to work on the day specified by the authority; and

(b) the day specified is within five years after the day on which the employee became disabled.

(2) The portion of subsection 7(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(2) The entitlement period begins on the day on which the employee is ready to return to work, as

Employee who becomes disabled

Entitlement period

^a S.C. 2006, c. 9, s. 100
^b S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13
¹ SOR/2005-334

Enregistrement
DORS/2010-89 Le 27 avril 2010

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi dans la fonction publique

En vertu de l'article 22^a de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*^b, la Commission de la fonction publique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*, ci-après.

Ottawa, le 26 avril 2010

La présidente de la Commission de la fonction publique
MARIA BARRADOS
La commissaire
MANON VENNAT
Le commissaire
DAVID ZUSSMAN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR L'EMPLOI
DANS LA FONCTION PUBLIQUE**

MODIFICATIONS

1. La définition de « poste exclu », à l'article 1 du Règlement sur l'emploi dans la fonction publique¹, est abrogée.

2. L'article 6 du même règlement est abrogé.

3. (1) Le paragraphe 7(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. (1) Le fonctionnaire qui devient handicapé et qui, de ce fait, n'est plus en mesure d'exercer les fonctions de son poste a droit, si les conditions ci-après sont réunies, à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) et (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi :

a) dans les cinq ans suivant le jour où il est devenu handicapé, l'autorité compétente atteste qu'il est apte à retourner au travail et fixe le jour de son retour;

b) le jour fixé survient dans les cinq ans suivant le jour où il est devenu handicapé.

(2) Le passage du paragraphe 7(2) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le droit commence le jour où, d'après l'attestation de l'autorité compétente, le fonctionnaire est

Fonctionnaire qui devient handicapé

Durée du droit

^a L.C. 2006, ch. 9, art. 100
^b L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13
¹ DORS/2005-334

certified by a competent authority, and ends on the earliest of

(a) the day that is two years after the day on which the entitlement period begins;

(3) Paragraph 7(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) the day on which the employee is appointed or deployed to a position in the public service for an indeterminate period; and

4. (1) The portion of subsection 8(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

8. (1) The following persons who are released or discharged for medical reasons are entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) and (4) of the Act, to any position in the public service for which the Commission is satisfied that the person meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act:

(2) The Regulations are amended by adding the following after subsection 8(1):

(1.1) The priority applies if

(a) within five years after the day on which the person is released or discharged, as the case may be, the person is certified by a competent authority to be ready to return to work on the day specified by the authority;

(b) the day specified is within five years after the day on which the person is released or discharged, as the case may be; and

(c) the person requests the priority within five years after being released or discharged, as the case may be.

(3) The portion of subsection 8(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(2) The entitlement period begins on the day on which the person is ready to return to work, as certified by a competent authority, and ends on the earliest of

(a) the day that is two years after the day on which the entitlement period begins;

(4) Paragraph 8(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) the day on which the person is appointed to a position in the public service for an indeterminate period; and

5. The Regulations are amended by adding the following after section 8:

8.1 (1) If the death of any of the following persons is attributable to the performance of duties, their spouse or common-law partner is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) and (4) of the Act, to any position in the public service in an advertised external appointment

apte à retourner au travail et se termine au premier en date des jours suivants :

a) le jour qui tombe deux ans après le jour du début du droit;

(3) L'alinéa 7(2)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) the day on which the employee is appointed or deployed to a position in the public service for an indeterminate period; and

4. (1) Le passage du paragraphe 8(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

8. (1) Les personnes ci-après qui sont libérées ou renvoyées pour des raisons médicales ont droit à une priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) et (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, elles possèdent les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi :

(2) L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1) de ce qui suit :

(1.1) La priorité de nomination absolue s'applique si les conditions ci-après sont réunies :

a) dans les cinq ans suivant le jour où la personne est libérée ou renvoyée, selon le cas, l'autorité compétente atteste qu'elle est apte à retourner au travail et fixe le jour de son retour;

b) le jour fixé survient dans les cinq ans suivant le jour où la personne est libérée ou renvoyée, selon le cas;

c) la personne en fait la demande dans les cinq ans suivant le jour de sa libération ou de son renvoi, selon le cas.

(3) Le passage du paragraphe 8(2) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le droit commence le jour où, d'après l'attestation de l'autorité compétente, la personne est apte à retourner au travail et se termine au premier en date des jours suivants :

a) le jour qui tombe deux ans après le jour du début du droit;

(4) L'alinéa 8(2)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) the day on which the person is appointed to a position in the public service for an indeterminate period; and

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

8.1 (1) Si le décès de l'une ou l'autre des personnes ci-après est attribuable à l'exercice de ses fonctions, son époux ou conjoint de fait a droit à une priorité de nomination absolue dans le cadre d'un processus de nomination externe annoncé — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) et (4) de la Loi — à tout poste dans

Canadian Forces and RCMP

Forces canadiennes et Gendarmerie royale du Canada

Conditions

Conditions

Entitlement period

Durée du droit

Surviving spousal or common-law priority

Époux ou conjoint de fait survivant

process for which the Commission is satisfied that the spouse or common-law partner meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act:

- (a) an employee;
- (b) a member of the regular force of the Canadian Forces;
- (c) a member of Class A, B or C of the reserve force of the Canadian Forces as prescribed under articles 9.06, 9.07 and 9.08 of the *Queen's Regulations and Orders for the Canadian Forces*;
- (d) a member of the special force of the Canadian Forces;
- (e) a member, within the meaning of subsection 2(1) of the *Royal Canadian Mounted Police Act*, of the Royal Canadian Mounted Police; and
- (f) a member of the Reserve of the Royal Canadian Mounted Police.

Conditions

(2) The priority applies if the spouse or common-law partner

- (a) is not employed in the public service for an indeterminate period at the time the request is made;
- (b) qualifies under any federally or provincially legislated plan for compensation as a result of the death of the person that is attributable to the performance of duties; and
- (c) makes a request within two years of qualifying for compensation.

Death prior to these Regulations

(3) If the death of the persons referred to in paragraphs (1)(a) to (f) is attributable to the performance of duties and occurred during the period beginning on October 7, 2001 and ending on the coming into force of this section, their spouse or common-law partner is entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsection 41(1) and (4) of the Act, to a position in the public service in an advertised external appointment process, for which the Commission is satisfied that the spouse or common-law partner meets the essential qualifications referred to in paragraph 30(2)(a) of the Act if the spouse or common-law partner

- (a) is not employed in the public service for an indeterminate period at the time the request is made;
- (b) qualifies under any federally or provincially legislated plan for compensation as a result of the death of the person that is attributable to the performance of duties; and
- (c) makes a request within two years of the latter of
 - (i) the coming into force of this section, or
 - (ii) the spouse's or common-law partner's having qualified for compensation.

la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi :

- a) le fonctionnaire;
- b) le membre de la force régulière des Forces canadiennes;
- c) le membre des Forces canadiennes qui sert en service de réserve de classe « A », « B » ou « C », au sens des articles 9.06, 9.07 et 9.08 des *Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes*;
- d) le membre de la force spéciale des Forces canadiennes;
- e) le membre de la Gendarmerie royale du Canada, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la Gendarmerie royale du Canada*;
- f) le membre de la réserve de la Gendarmerie royale du Canada.

(2) La priorité de nomination absolue s'applique si les conditions ci-après sont réunies :

- a) l'époux ou le conjoint de fait n'est pas employé dans la fonction publique pour une durée indéterminée au moment où il fait la demande de priorité;
- b) il est admissible à une indemnité en vertu d'un régime prévu par toute disposition législative fédérale ou provinciale en raison du fait que le décès de la personne est attribuable à l'exercice de ses fonctions;
- c) il en fait la demande dans les deux ans suivant le jour où il devient admissible à recevoir l'indemnité.

Conditions

(3) Si le décès attribuable à l'exercice des fonctions d'une personne visée à l'un ou l'autre des alinéas (1)a) à f) se produit durant la période commençant le 7 octobre 2001 et se terminant à l'entrée en vigueur du présent article, son époux ou conjoint de fait a droit, si les conditions ci-après sont réunies, à une priorité de nomination absolue dans le cadre d'un processus de nomination externe annoncé — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) et (4) de la Loi — à tout poste dans la fonction publique pour lequel, selon la Commission, il possède les qualifications essentielles visées à l'alinéa 30(2)a) de la Loi :

- a) il n'est pas employé dans la fonction publique pour une durée indéterminée au moment où il fait la demande de priorité;
- b) il est admissible à une indemnité en vertu d'un régime prévu par toute disposition législative fédérale ou provinciale en raison du fait que le décès de la personne est attribuable à l'exercice de ses fonctions;
- c) il en fait la demande dans les deux ans suivant le dernier en date des jours suivants :
 - (i) la date d'entrée en vigueur du présent article,
 - (ii) le jour où il devient admissible à recevoir l'indemnité.

Décès précédant l'entrée en vigueur du présent règlement

Entitlement period

(4) The entitlement period for appointment in priority referred to in subsections (1) and (3) begins on the day on which the request is made and ends on the earliest of

- (a) the day that is two years after the day on which the request is made;
- (b) the day on which the spouse or common-law partner is appointed to a position in the public service for an indeterminate period; and
- (c) the day on which the spouse or common-law partner refuses an appointment for an indeterminate period without good and sufficient reason.

6. Paragraph 10(2)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- a) le jour qui tombe un an après qu'il a été nommé ou muté au poste de niveau inférieur;

(4) Le droit prévu aux paragraphes (1) ou (3) commence le jour où la demande est présentée et se termine au premier en date des jours suivants :

- a) le jour qui tombe deux ans après le jour où la demande est présentée;
- b) le jour où l'époux ou le conjoint de fait est nommé à un poste dans la fonction publique pour une période indéterminée;
- c) le jour où il refuse une telle nomination sans motif valable et suffisant.

6. L'alinéa 10(2)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) le jour qui tombe un an après qu'il a été nommé ou muté au poste de niveau inférieur;

TRANSITIONAL PROVISION

Continuation of priority

7. On the coming into force of sections 1 and 2 of these Regulations, a person who was employed in a position excluded by the *Office of the Governor General's Secretary Exclusion Order*, and who ceases to be employed continues to be entitled to appointment in priority to all persons, other than those referred to in section 40 and subsections 41(1) and (4) of the *Public Service Employment Act*, as enacted by sections 12 and 13 of the *Public Service Modernization Act*, chapter 22 of the Statutes of Canada, 2003, in accordance with section 6 of the *Public Service Employment Regulations* as it read immediately before the coming into force of sections 1 and 2.

COMING INTO FORCE

8. (1) Subject to subsection 2, these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Sections 1 and 2 come into force on the day on which the *Regulations Amending the Governor General's Secretary Employment Regulations (2010)* come into force.

REGULATORY IMPACT ASSESSMENT STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The *Regulations Amending the Public Service Employment Regulations* (the Regulations) amend the entitlements to appointment in priority in the *Public Service Employment Regulations*¹ (the PSER).

¹ SOR/2005-334

DISPOSITION TRANSITOIRE

Continuation du droit

7. La personne qui, à l'entrée en vigueur des articles 1 et 2, occupait un poste exclu par le *Décret d'exemption lié au Secrétariat du gouverneur général* et qui cesse d'occuper un tel poste continue de bénéficier de la priorité de nomination absolue — après les priorités prévues à l'article 40 et aux paragraphes 41(1) et (4) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, édictés par les articles 12 et 13 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, chapitre 22 des Lois du Canada, 2003 — conformément à l'article 6 du *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur des articles 1 et 2.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les articles 1 et 2 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010)*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi dans la fonction publique* (le Règlement) modifie les dispositions donnant droit à une priorité de nomination prévues dans le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*¹ (le REFP).

¹ DORS/2005-334

The Regulations repeal the entitlement to appointment in priority for persons who cease to be employed in an excluded position² in the Office of the Governor General's Secretary. This mirrors the repeal of the provisions in the *Public Service Employment Act*³ (the PSEA) that provided priority for appointment for minister's staff, thereby maintaining parity with minister's staff who perform functions and duties similar to those performed by persons occupying an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary.

Other provisions with respect to the rights to be appointed in priority are amended to ensure greater clarity and avoid misunderstandings in their application.

The Regulations also provide spouses or common-law partners of employees pursuant to the PSEA, members of the Canadian Forces and of the Royal Canadian Mounted Police, whose death is attributable to the performance of duties, with an entitlement to be appointed in priority in an advertised external appointment process in order to provide them with access to public service employment.

Description and rationale

Section 22 of the PSEA provides that the Public Service Commission (the Commission) may make regulations establishing a right to be appointed in priority to all persons other than those who have priority for appointment provided by the PSEA. The Regulations provide the following amendments with respect to the rights to be appointed in priority provided in the PSER.

Persons employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary

The Regulations repeal the entitlement to appointment in priority for persons who cease to be employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary. A mobility provision in the proposed *Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations* would allow them to participate in an advertised internal appointment process open to all employees. This is equivalent to the mobility provision in the PSEA⁴ which allows ministers' staff to participate in an advertised appointment process open to all employees for a period of one year after they cease to be employed.

The transitional provision of the Regulations provides that persons employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary, as of the date on which the entitlement to appointment in priority is repealed, will continue to be given this entitlement when they cease to be so employed. The mobility provision in the *Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations* will apply to persons appointed to an excluded position after the mobility provision comes into force.

Le Règlement abroge le droit à une priorité de nomination accordé aux personnes qui cessent d'occuper un poste exclu² au Secrétariat du gouverneur général. Ceci reflète l'abrogation des dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*³ (la LEFP) qui accordaient un droit de priorité de nomination au personnel de ministres afin de maintenir la parité avec le personnel de ministres, qui exercent des fonctions similaires aux fonctions exercées par les personnes occupant un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général.

D'autres dispositions quant au droit à une priorité de nomination sont modifiées afin d'assurer une plus grande clarté et d'éviter tout malentendu dans l'application des droits à une priorité de nomination.

Le Règlement accorde également aux époux ou conjoints de fait de fonctionnaires, de membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, dont le décès est attribuable à l'exercice des fonctions, un droit à une priorité de nomination absolue dans le cadre d'un processus de nomination externe annoncé afin de leur donner accès aux emplois de la fonction publique.

Description et justification

L'article 22 de la LEPP confère à la Commission de la fonction publique (la CFP) le pouvoir de prévoir par règlement un droit à une priorité de nomination absolue, sous réserve des priorités de nomination prévues par la LEFP. Le Règlement prévoit les modifications suivantes aux droits à une priorité de nomination prévus par la REFP.

Personnes occupant un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général

Le Règlement abroge le droit à une priorité de nomination absolue pour les personnes qui cessent d'occuper un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général. La disposition de mobilité prévue au *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général* proposé leur permettrait de participer à tout processus de nomination interne annoncé ouvert à tous les fonctionnaires. Ceci est équivalent à la disposition de mobilité de la LEFP⁴ qui permet au personnel de ministres de participer à tout processus de nomination annoncé ouvert à tous les fonctionnaires et ce, pendant une période d'un an à partir de la date de leur cessation d'emploi.

La disposition transitoire du Règlement prévoit qu'une personne qui occupait un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général à l'entrée en vigueur de l'abrogation du droit de priorité continuera de bénéficier de la priorité de nomination lors de sa cessation d'emploi. La disposition de mobilité prévue au *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général* ne s'appliquera qu'aux personnes nommées à un poste exclu après l'entrée en vigueur de cette disposition.

² Certain positions in the Office of the Governor General's Secretary are excluded from the operation of the *Public Service Employment Act*, pursuant to an Order made by the Public Service Commission under subsection 20(1) of the PSEA.

³ S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13. Subsections 41(2) and (3) were repealed by the *Federal Accountability Act*, 2006, c. 9, s. 103.

⁴ The mobility provision of the PSEA for ministers' staff was made by the *Federal Accountability Act* (S.C., 2006, c. 9, ss. 101 and 103) to replace their entitlement to appointment in priority.

² Certains postes au Secrétariat du gouverneur général sont exemptés de l'application de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* à la suite du décret d'exemption pris par la Commission de la fonction publique en vertu du paragraphe 20(1) de la Loi.

³ L.C. 2003, ch. 22, art 12 et 13. Les paragraphes 41(2) et (3) furent abrogés par la *Loi fédérale sur la responsabilité*, 2006, ch. 9, art. 103.

⁴ La disposition de mobilité pour le personnel de ministres dans la LEFP fut introduite par la *Loi fédérale sur la responsabilité* (L.C., 2006, ch. 9, art. 101 et 103) afin de remplacer leur droit à une priorité de nomination.

Since the entitlement to appointment in priority for persons who cease to be employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary is repealed, it is no longer necessary to define "excluded position" in the PSER. Consequently, the definition of "excluded position" is also repealed.

Employees who become disabled, and members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police who are released or discharged for medical reasons

The amendments to the Regulations regarding the right to appointment in priority for employees who become disabled, and for members of the Canadian Forces and of the Royal Canadian Mounted Police who are released or discharged for medical reasons, specify the conditions in which these persons are entitled to appointment in priority, namely

- (a) within five years after the day on which the person became disabled or was released or discharged for medical reasons, the person is certified by a competent authority to be ready to return to work on the day specified by the authority; and
- (b) the day specified for return to work is within five years after the day on which the person became disabled or was released or discharged for medical reasons.

For members of the Canadian Forces and Royal Canadian Mounted Police, the Regulations also specify that the person must request the priority within five years after being released or discharged for medical reasons.

The Regulations specify that the entitlement period begins on the day on which the person is ready to return to work, as certified by a competent authority, rather than on the day on which the competent authority specifies that the person is ready to return to work.

These amendments were recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Reinstatement priority

The word "an" is added before the word "après" of the French version of paragraph 10(2)(a) which deals with the reinstatement priority. This amendment was also recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Surviving Spouses or common-law partners of employees pursuant to the PSEA, members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police whose death is attributable to the performance of duties

The Regulations establish a new entitlement to appointment in priority for a position staffed through an advertised external appointment process for surviving spouses or common-law partners of employees pursuant to the PSEA, members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police whose death is attributable to the performance of duties.

The Regulations set out the conditions in which the priority applies and the entitlement period of the priority.

The Regulations also contain a retrospective provision to October 7, 2001, for the spouses or common-law partners of employees, members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police whose death is attributable to the performance of duties. This is the date on which Canada and a coalition of other countries initiated military actions in Afghanistan.

Puisque le droit à une priorité de nomination pour les personnes qui cessent d'occuper un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général est abrogé, il n'est plus nécessaire de définir « poste exclu » dans le REFP. Ainsi, la définition de « poste exclu » est abrogée.

Fonctionnaires qui deviennent handicapés et membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie Royale du Canada qui sont libérés ou renvoyés pour raisons médicales

Les modifications au Règlement quant au droit à une priorité de nomination pour les fonctionnaires qui deviennent handicapés, ainsi que pour les membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie Royale du Canada qui sont libérés ou renvoyés pour raisons médicales, précisent les conditions requises pour que ces personnes aient droit à la priorité comme suit :

- a) dans les cinq ans suivant le jour où une personne est devenue handicapée ou a été libérée ou renvoyée pour des raisons médicales, l'autorité compétente atteste qu'elle est apte à retourner au travail et fixe le jour de son retour;
- b) le jour fixé par l'autorité compétente survient dans les cinq ans suivant le jour où la personne est devenue handicapée ou suivant le jour de sa libération ou de son renvoi.

Pour les membres des Forces canadiennes ou de la Gendarmerie royale du Canada, le Règlement précise également que la personne doit en faire la demande dans les cinq ans suivant le jour de sa libération ou de son renvoi.

Le Règlement précise que le droit commence le jour où la personne est apte à retourner au travail, d'après l'attestation de l'autorité compétente, plutôt que le jour où l'autorité compétente atteste que la personne est apte à retourner au travail.

Ces modifications furent recommandées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Priorité de réintégration

Le mot « an » est ajouté avant le mot « après » de la version française de l'alinéa 10(2)(a) qui porte sur la priorité de réintégration. Cette modification fut également recommandée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Époux ou conjoints de fait survivants de fonctionnaires, membres des Forces canadiennes et membres de la Gendarmerie royale du Canada dont le décès est attribuable à l'exercice des fonctions

Le Règlement prévoit un nouveau droit à une priorité de nomination dans le cadre d'un processus de nomination externe annoncé pour les époux ou conjoints de fait survivants de fonctionnaires, de membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, dont le décès est attribuable à l'exercice des fonctions.

Le Règlement fixe les conditions requises pour que la priorité de nomination s'applique ainsi que la durée du droit à la priorité de nomination.

Le Règlement contient également une disposition rétrospective au 7 octobre 2001, pour les époux ou conjoints de fait de fonctionnaires, de membres des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada, dont le décès est attribuable à l'exercice des fonctions. Ceci est la date à laquelle le Canada et une coalition d'autres pays ont lancé des actions militaires en Afghanistan.

Consultation

The Commission consulted the Office of the Governor General's Secretary and they were given the opportunity to express their views. The Office of the Governor General's Secretary supports the Regulations since persons currently employed in an excluded position will benefit from the right to appointment in priority whenever they will cease to be so employed.

In addition, consultations have been conducted with respect to the priority right for surviving spouses or common-law partners with the Human Resources Council, the National Staffing Council and the Public Service Commission Advisory Council, the Department of National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, and Human Resources and Skills Development Canada. All supported the priority right.

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 5, 2009, for a period of 30 days to provide an opportunity for public consultation. During the pre-publication period, representations were made by three individuals and one non-governmental organization. All of the representations related to the priority for surviving spouses or common-law partners.

One individual commented that the priority for surviving spouses or common-law partners provided an additional benefit to public servants while two other individuals commented that the scope of application of the priority was too narrow. The non-governmental organization also recommended that the priority for surviving spouses or common-law partners be expanded to include a wider scope of persons employed in public safety occupations.

The Commission considered these comments in light of the intent of the priority, which is to recognize the contributions of certain persons working for the federal government. As a result, persons working outside the federal government are not within the initial intent of the priority.

The Commission, therefore, concluded that it is preferable to provide the priority for surviving spouses or common-law partners to persons entitled to other rights to appointment in priority under the PSEA or the PSER.

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations will be implemented by means of a Letter to Heads of Human Resources advising departments and agencies of the amendments to the PSER. The Commission's Guide on Priority Administration, as well as the Priority Information Management System (PIMS), both of which are posted on its Web site, is also updated to reflect the amendments to the rights to be appointed in priority.

The Commission has a monitoring and accountability framework through which it tracks organizational staffing practices and applies corrective actions, as appropriate. PIMS is the system used to register, refer, track, and monitor all priority persons, as well as the results of organizations' consideration of their qualifications and adherence to their entitlements.

Consultation

La CFP a consulté le Secrétariat du gouverneur général et lui a donné la possibilité d'exprimer son point de vue. Le Secrétariat du gouverneur général appuie les modifications au Règlement puisque les personnes qui occupent présentement un poste exclu jouiront du droit à une priorité de nomination lors de leur cessation d'emploi.

Des consultations furent également menées quant au droit de priorité pour les époux ou conjoints de fait survivants auprès du Conseil des ressources humaines, du Conseil national de dotation, du Conseil consultatif de la Commission de la fonction publique, du ministère de la Défense nationale, de la Gendarmerie royale du Canada et de Ressources humaines et Développement des compétences Canada. Tous appuient le droit de priorité de nomination.

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 5 décembre 2009, pour une période de 30 jours, afin d'offrir la possibilité au public d'être consulté. Durant la période de publication préalable, des commentaires ont été faits par trois personnes et une organisation non gouvernementale. Ils portaient tous sur la priorité aux époux ou aux conjoints de fait survivants.

Une personne a déclaré que la priorité pour époux ou conjoints de faits survivants accordait un avantage additionnel aux fonctionnaires, alors que deux autres personnes étaient d'avis que le champ d'application de la priorité était trop limité. L'organisation non gouvernementale a également recommandé que le champ d'application de la priorité aux époux ou aux conjoints de fait survivants soit élargi pour inclure un plus grand nombre de personnes dont la profession est liée à la sécurité publique.

La CFP a examiné ces commentaires à la lumière de l'objectif visé de la priorité, qui est de reconnaître les contributions de certaines personnes travaillant au sein du gouvernement fédéral. De ce fait, les personnes travaillant à l'extérieur du gouvernement fédéral ne cadrent pas dans l'intention initiale de la priorité.

Par conséquent, la Commission a conclu qu'il est préférable d'accorder la priorité aux conjoints ou conjoints de fait survivants de personnes ayant d'autres droits à une priorité de nomination en vertu de la LEFP ou du REFP.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement sera mis en œuvre au moyen d'une Lettre aux chefs des ressources humaines avisant les ministères et agences des modifications au REFP. Le Guide de la CFP sur l'administration des priorités et le Système de gestion de l'information sur les priorités (SGIP), tous deux publiés sur le site Web de la CFP, sont également mis à jour afin de refléter ces modifications aux droits à une priorité de nomination.

La CFP dispose d'un cadre de surveillance et de responsabilisation qui lui permet de suivre les pratiques de dotation des organisations et d'appliquer des mesures correctives, le cas échéant. Le SGIP est le système utilisé pour inscrire, présenter, suivre et surveiller tous les bénéficiaires de priorité et les résultats de la prise en compte par les organisations de leurs qualifications et du respect par ces mêmes organisations de leurs droits.

Contact

Roch Davidson
Policy Specialist
Policy Development Directorate
Public Service Commission of Canada
L'Esplanade Laurier, West Tower
300 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0M7
Telephone: 613-943-2787
Fax: 613-943-2481
Email: Roch.Davidson@psc-cfp.gc.ca

Personne-ressource

Roch Davidson
Spécialiste en politiques
Direction de l'élaboration des politiques
Commission de la fonction publique du Canada
L'Esplanade Laurier, Tour Ouest
300, avenue Laurier Ouest
Ottawa Ontario
K1A 0M7
Téléphone : 613-943-2787
Télécopieur : 613-943-2481
Courriel : Roch.Davidson@psc-cfp.gc.ca

Registration
SOR/2010-90 April 29, 2010

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations

P.C. 2010-545 April 29, 2010

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 2009, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport pursuant to subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*.

**MOTOR VEHICLE RESTRAINT SYSTEMS
AND BOOSTER SEATS SAFETY
REGULATIONS**

PART 1

GENERAL

INTERPRETATION

Definitions	100. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“Act” « Loi »	“Act” means the <i>Motor Vehicle Safety Act</i> .
“booster seat” « siège d’appoint »	“booster seat” means a removable device for use in a vehicle for seating a person whose mass is at least 18 kg in order to improve the fit of a vehicle seat belt.
“car bed” « lit d’auto »	“car bed” means a restraint system for an infant with special needs that is designed to restrain the infant in a supine or prone position on a continuous flat surface.
“child” « enfant »	“child” means a person whose mass is more than 10 kg and not more than 30 kg.
“CMVSS” « NSVAC »	“CMVSS” means Canada Motor Vehicle Safety Standard.
“custom restraint system for a disabled person” « ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée »	“custom restraint system for a disabled person” means a restraint system, other than a mass-produced restraint system, designed for a specific disabled person.

^a S.C. 1993, c. 16

Enregistrement
DORS/2010-90 Le 29 avril 2010

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint (véhicules automobiles)

C.P. 2010-545 Le 29 avril 2010

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint (véhicules automobiles)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 octobre 2009 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint (véhicules automobiles)*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES
ENSEMBLES DE RETENUE ET DES
SIÈGES D’APPOINT (VÉHICULES
AUTOMOBILES)**

PARTIE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

100. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.	Définitions
« ancrage d’attache prêt à utiliser » Dispositif qui transmet à la structure du véhicule ou la structure d’un siège du véhicule les forces exercées sur la courroie d’attache par un ensemble de retenue ou un siège d’appoint et par l’occupant de l’un ou de l’autre et qui est conçu pour recevoir directement le crochet de la courroie d’attache sans nécessiter l’installation d’aucun autre dispositif.	« ancrage d’attache prêt à utiliser » “user-ready tether anchorage”
« bébé » Personne qui ne peut marcher sans aide et dont la masse est d’au plus 10 kg.	« bébé » “enfant”
« bébé qui a des besoins spéciaux » Bébé qui ne peut se servir d’un ensemble de retenue pour bébé et qui, selon le cas :	« bébé qui a des besoins spéciaux » “infant with special needs”
a) est né à moins de trente-sept semaines de gestation;	
b) a une masse à la naissance de moins de 2,2 kg;	
c) a des besoins respiratoires spéciaux.	
« courroie d’attache » Dispositif qui est muni d’un crochet de la courroie d’attache et qui est fixé à	« courroie d’attache » “tether strap”

^a L.C. 1993, ch. 16

<p>“disabled person” « <i>personne handicapée</i> »</p>	<p>“disabled person” means a person, other than an infant with special needs, who, for orthopaedic reasons or because of the person’s build or other physical characteristics, is unable to use an infant restraint system, a child restraint system, a booster seat, a built-in device referred to in item 213.4 of Schedule III to the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i>, or a vehicle seat belt.</p>	<p>la structure rigide d’un ensemble de retenue ou d’un siège d’appoint et qui transmet à l’ancrage d’attache prêt à utiliser les forces exercées par cet ensemble de retenue ou ce siège d’appoint et par l’occupant de l’un ou de l’autre.</p>	<p>« crochet de la courroie d’attache » Dispositif qui est utilisé pour attacher la courroie d’attache à l’ancrage d’attache prêt à utiliser et dont le profil d’interface est illustré à la figure 1 de l’annexe 7 ou, s’il s’agit d’un dispositif muni d’un accessoire de réglage intégré, à la figure 2 de l’annexe 7.</p>	<p>« crochet de la courroie d’attache » “<i>tether strap hook</i>”</p>
<p>“infant” « <i>bébé</i> »</p>	<p>“infant” means a person who is unable to walk unassisted and whose mass is not more than 10 kg.</p>	<p>« dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs » Dispositif, autre qu’une ceinture de sécurité du véhicule, qui est conçu pour assujettir à un véhicule la partie inférieure d’un ensemble de retenue ou d’un siège d’appoint et qui transmet à la structure du véhicule ou à la structure d’un siège du véhicule les forces exercées par cet ensemble de retenue ou ce siège d’appoint et par l’occupant de l’un ou de l’autre.</p>	<p>« DNT 209 » <i>Document de normes techniques n° 209 — Ceintures de sécurité</i>, avec ses modifications successives, publié par le ministère des Transports.</p>	<p>« dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs » “<i>lower universal anchorage system</i>”</p>
<p>“infant with special needs” « <i>bébé qui a des besoins spéciaux</i> »</p>	<p>“infant with special needs” means an infant who is unable to use an infant restraint system and</p> <p>(a) who was born at less than 37 weeks’ gestation;</p> <p>(b) whose mass at birth was less than 2.2 kg; or</p> <p>(c) who has special breathing needs.</p>	<p>« DNT 209 » <i>Document de normes techniques n° 209 — Ceintures de sécurité</i>, avec ses modifications successives, publié par le ministère des Transports.</p>	<p>« DNT 209 » “<i>TSD 209</i>”</p>	<p>« enfant » “<i>child</i>”</p>
<p>“lower connector system” « <i>système d’attaches inférieures</i> »</p>	<p>“lower connector system” means a system consisting of two connectors that each fit inside a checking device having the envelope dimensions shown in Figure 9 of Schedule 7, that are attached to the lower part of a restraint system or booster seat in a manner that does not allow for their removal without the use of tools, and that allow the restraint system or booster seat to be securely attached to a lower universal anchorage system of a vehicle.</p>	<p>« enfant » Personne dont la masse est de plus de 10 kg et d’au plus 30 kg.</p>	<p>« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » Ensemble de retenue, autre qu’un ensemble de retenue fabriqué en série, conçu pour une personne handicapée en particulier.</p>	<p>« ensemble de retenue » “<i>restraint system</i>”</p>
<p>“lower universal anchorage system” « <i>dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs</i> »</p>	<p>“lower universal anchorage system” means a device, other than a vehicle seat belt, that is designed to secure the lower portion of a restraint system or booster seat to a vehicle, and that transfers the load from the restraint system or booster seat and its occupant to the vehicle structure or a vehicle seat structure.</p>	<p>« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » Ensemble de retenue, autre qu’un ensemble de retenue fabriqué en série, conçu pour une personne handicapée en particulier.</p>	<p>« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » “<i>custom restraint system for a disabled person</i>”</p>	<p>« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » “<i>restraint system</i>”</p>
<p>“mass-produced” « <i>fabriqué en série</i> »</p>	<p>“mass-produced” means manufactured, in whatever quantity, using only standard or uniform parts.</p>	<p>« fabriqué en série » Assemblé, peu importe la quantité, uniquement à partir de pièces normalisées ou uniformes.</p>	<p>« ligne repère d’orientation du siège » ou « LROS » La ligne horizontale passant par le plan de symétrie du siège normalisé et du point Z, qui est illustrée aux figures 3 et 4 de l’annexe 7.</p>	<p>« fabriqué en série » “<i>mass-produced</i>”</p>
<p>“restraint system” « <i>ensemble de retenue</i> »</p>	<p>“restraint system” means a removable device designed to be used together with the seat of a vehicle in order to restrain an infant, an infant with special needs, a child or a disabled person, but does not include a booster seat or a vehicle seat belt.</p>	<p>« lit d’auto » Ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux, lequel est conçu pour retenir un bébé en position couchée sur le dos ou sur le ventre sur une surface plane et continue.</p>	<p>« Loi » La <i>Loi sur la sécurité automobile</i>.</p>	<p>« ligne repère d’orientation du siège » ou « LROS » “<i>seat orientation reference line or SORL</i>”</p>
<p>“seat orientation reference line” or “SORL” « <i>ligne repère d’orientation du siège ou LROS</i> »</p>	<p>“seat orientation reference line” or “SORL” means the horizontal line passing through the plane of symmetry of the standard seat assembly and passing through the Z point as shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7.</p>	<p>« Loi » La <i>Loi sur la sécurité automobile</i>.</p>	<p>« NSVAC » Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.</p>	<p>« lit d’auto » “<i>car bed</i>”</p>
<p>“standard seat assembly” « <i>siège normalisé</i> »</p>	<p>“standard seat assembly” means the seat that is specified in the drawing package entitled <i>Standard Seat Assembly Specifications for Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations Compliance Testing</i> (January 1, 2010), published by the Department of Transport, and that has seat belt anchorage points and a lower universal anchorage system located as indicated in Figures 3 and 4 of Schedule 7, respectively.</p>	<p>« NSVAC » Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.</p>	<p>« personne handicapée » Personne, autre qu’un bébé qui a des besoins spéciaux, qui, pour des raisons orthopédiques ou en raison de sa conformation ou d’autres caractéristiques physiques, ne</p>	<p>« Loi » “<i>Act</i>”</p>

“tether strap” « <i>courroie d’attache</i> »	“tether strap” means a device that is fitted with a tether strap hook and secured to the rigid structure of a restraint system or booster seat, and that transfers the load from the restraint system or booster seat and its occupant to the user-ready tether anchorage.	peut se servir ni de l’ensemble de retenue pour bébé, ni de l’ensemble de retenue pour enfant, ni du siège d’appoint, ni des dispositifs intégrés visés à l’article 213.4 de l’annexe III du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> , ni de la ceinture de sécurité du véhicule.	
“tether strap hook” « <i>crochet de la courroie d’attache</i> »	“tether strap hook” means a device that is used to attach a tether strap to a user-ready tether anchorage and that has an interface profile shown in Figure 1 of Schedule 7 or, in the case of a device with integrated adjustment hardware, Figure 2 of Schedule 7.	« <i>siège d’appoint</i> » Dispositif amovible qui est destiné à être utilisé dans un véhicule pour asseoir une personne dont la masse est d’au moins 18 kg de manière que la ceinture de sécurité du véhicule soit bien ajustée.	« <i>siège d’appoint</i> » “ <i>booster seat</i> ”
“torso” « <i>torse</i> »	“torso” means the portion of the body of an anthropomorphic test device or an occupant, excluding the thighs, that (a) when the device or occupant is seated in a restraint system other than a car bed or in a booster seat, lies between the top of the restraint system seating surface or booster seat seating surface and the top of the shoulders; or (b) when the device or occupant is seated in a car bed, lies between the top of the continuous flat surface of the car bed and the top of the shoulders.	« <i>siège normalisé</i> » Siège précisé dans l’ensemble de dessins, intitulé <i>Spécifications du siège normalisé pour essais de conformité du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint</i> (1 ^{er} janvier 2010) et publié par le ministère des Transports, qui a des points d’ancrage de ceinture de sécurité et un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs situés aux emplacements indiqués respectivement aux figures 3 et 4 de l’annexe 7.	« <i>siège normalisé</i> » “ <i>standard seat assembly</i> ”
“TSD 209” « <i>DNT 209</i> »	“TSD 209” means <i>Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies</i> , published by the Department of Transport, as amended from time to time.	« <i>système d’attaches inférieures</i> » Système composé de deux attaches qui s’insèrent chacune dans un dispositif de contrôle dont l’enveloppe a les dimensions illustrées à la figure 9 de l’annexe 7, qui sont fixées à la partie inférieure d’un ensemble de retenue ou d’un siège d’appoint de manière qu’il ne soit possible de les enlever qu’à l’aide d’outils et qui permettent de fixer solidement l’ensemble de retenue ou le siège d’appoint au dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs du véhicule.	« <i>système d’attaches inférieures</i> » “ <i>lower connector system</i> ”
“user-ready tether anchorage” « <i>ancrage d’attache prêt à utiliser</i> »	“user-ready tether anchorage” means a device that transfers the tether strap load from a restraint system or booster seat and its occupant to the vehicle structure or a vehicle seat structure, and that is designed to accept a tether strap hook directly, without requiring the installation of any other device.	« <i>torse</i> » Partie du corps d’un dispositif anthropomorphe d’essai ou d’un occupant, à l’exception des cuisses, qui : a) lorsqu’ils sont placés en position assise dans un ensemble de retenue, autre qu’un lit d’auto, ou dans un siège d’appoint, se situe entre le haut de la surface assise de cet ensemble de retenue ou de ce siège d’appoint et le haut des épaules; b) lorsqu’ils sont placés en position assise dans un lit d’auto, se situe entre le haut de la surface plane et continue de ce lit d’auto et le haut des épaules.	« <i>torse</i> » “ <i>torso</i> ”
Expiry date	(2) Unless otherwise indicated in these Regulations, any section that incorporates TSD 209 expires five years after the day on which it comes into force.	(2) Sauf disposition contraire du présent règlement, tout article qui incorpore le DNT 209 cesse d’avoir effet cinq ans après la date de son entrée en vigueur.	Cessation d’effet
Classes of vehicles	(3) In these Regulations, “classes of vehicles” refers to those classes of vehicles prescribed by section 4 of the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> and set out in Schedule III to those Regulations.	(3) Le terme « <i>catégories de véhicules</i> » utilisé dans le présent règlement s’entend des catégories de véhicules qui sont prévues à l’article 4 du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> et qui figurent à l’annexe III de ce règlement.	Catégories de véhicules
NATIONAL SAFETY MARK		MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ	
Authorization by Minister	101. (1) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, the Minister may, in the form set out in Schedule 1, authorize a company to apply the	101. (1) Pour l’application du paragraphe 3(2) de la Loi, le ministre peut, en la forme indiquée à l’annexe 1, autoriser une entreprise à apposer la	Autorisation du ministre

Application for authorization	<p>national safety mark to a restraint system or booster seat and to any accompanying documentation or any packaging.</p> <p>(2) A company that intends to apply the national safety mark to a restraint system or booster seat must apply to the Minister to obtain the authorization referred to in subsection (1).</p>	<p>marque nationale de sécurité sur les ensembles de retenue et les sièges d'appoint et sur toute documentation jointe ou tout emballage.</p> <p>(2) L'entreprise qui prévoit apposer la marque nationale de sécurité sur un ensemble de retenue ou un siège d'appoint présente au ministre une demande pour en obtenir l'autorisation visée au paragraphe (1).</p>	Demande d'autorisation
National safety mark	<p>(3) A company that applies the national safety mark to a restraint system or booster seat must reproduce the national safety mark as shown in Schedule 2, including the following information, in the locations indicated in that schedule:</p> <p>(a) the authorization number assigned to the company by the Minister; and</p> <p>(b) the number or numbers of the CMVSS to which the restraint system or booster seat conforms, namely,</p> <p>(i) 213, in the case of a child restraint system,</p> <p>(ii) 213.1, in the case of an infant restraint system,</p> <p>(iii) 213.2, in the case of a booster seat,</p> <p>(iv) 213.3, in the case of a mass-produced restraint system for disabled persons,</p> <p>(v) 213.3, in the case of a custom restraint system for a disabled person that is designed to be used only in school buses, and</p> <p>(vi) 213.5, in the case of a restraint system for infants with special needs.</p>	<p>(3) L'entreprise qui appose la marque nationale de sécurité sur un ensemble de retenue ou un siège d'appoint reproduit la marque nationale de sécurité qui figure à l'annexe 2, y compris les renseignements ci-après, aux endroits indiqués dans cette annexe :</p> <p>a) le numéro d'autorisation attribué par le ministre à l'entreprise;</p> <p>b) le ou les numéros ci-après qui correspondent aux NSVAC auxquelles l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint est conforme :</p> <p>(i) 213, dans le cas d'un ensemble de retenue pour enfant,</p> <p>(ii) 213.1, dans le cas d'un ensemble de retenue pour bébé,</p> <p>(iii) 213.2, dans le cas d'un siège d'appoint,</p> <p>(iv) 213.3, dans le cas d'un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série,</p> <p>(v) 213.3, dans le cas d'un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé seulement dans un autobus scolaire,</p> <p>(vi) 213.5, dans le cas d'un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux.</p>	Marque nationale de sécurité
Idem	<p>(4) The national safety mark must be at least 50 mm in diameter and be stitched onto the restraint system or booster seat, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner.</p>	<p>(4) La marque nationale de sécurité doit avoir un diamètre d'au moins 50 mm et être piquée à même le tissu ou imprimée de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente.</p>	Idem
Visibility of national safety mark	<p>(5) The national safety mark must, when applied to a restraint system or booster seat, be fully visible.</p>	<p>(5) La marque nationale de sécurité, lorsqu'elle est apposée sur un ensemble de retenue ou un siège d'appoint, doit être complètement visible.</p>	Visibilité de la marque nationale de sécurité
Location of national safety mark — removable base	<p>(6) If a restraint system is manufactured with a removable base and the seating component of the restraint system is designed to be used in a vehicle with or without the base, the national safety mark must be applied to the seating component.</p>	<p>(6) Si l'ensemble de retenue est fabriqué avec une base amovible et si l'élément siège de l'ensemble de retenue est conçu pour être utilisé dans un véhicule avec ou sans la base, la marque nationale de sécurité doit être apposée sur l'élément siège.</p>	Emplacement de la marque nationale de sécurité — base amovible
<p>PREScribed CLASSES OF EQUIPMENT</p>		<p>CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENT RÉGLEMENTAIRES</p>	
Prescribed classes of equipment	<p>102. Child restraint systems, infant restraint systems, booster seats, restraint systems for disabled persons and restraint systems for infants with special needs are prescribed classes of equipment for the purposes of section 5 of the Act.</p>	<p>102. Pour l'application de l'article 5 de la Loi, les ensembles de retenue pour enfant, les ensembles de retenue pour bébé, les sièges d'appoint, les ensembles de retenue pour personne handicapée et les ensembles de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux constituent des catégories d'équipement déterminées par règlement.</p>	Catégories d'équipement déterminées par règlement

PRESCRIBED STANDARDS

NORMES RÉGLEMENTAIRES

CVMSS 213	103. (1) Every child restraint system must conform to the applicable standards set out in Part 2, CMVSS 213 — Child Restraint Systems.	NSVAC 213
CVMSS 213.1	(2) Every infant restraint system must conform to the applicable standards set out in Part 3, CMVSS 213.1 — Infant Restraint Systems.	NSVAC 213.1
CVMSS 213.2	(3) Every booster seat must conform to the applicable standards set out in Part 4, CMVSS 213.2 — Booster Seats.	NSVAC 213.2
CVMSS 213.3	(4) Every restraint system for disabled persons must conform to the applicable standards set out in Part 5, CMVSS 213.3 — Restraint Systems for Disabled Persons.	NSVAC 213.3
CVMSS 213.5	(5) Every restraint system for infants with special needs must conform to the applicable standards set out in Part 6, CMVSS 213.5 — Restraint Systems for Infants with Special Needs.	NSVAC 213.5
Applicable CVMSS	(6) Every restraint system that is designed to be used as more than one type of restraint system or as a restraint system and booster seat must conform to the standards set out in Parts 2 to 6 that are applicable to each type of restraint system or booster seat for which it is designed to be used.	NSVAC applicables

NSVAC 213	103. (1) Les ensembles de retenue pour enfant doivent être conformes aux normes applicables établies à la partie 2, NSVAC 213 — Ensembles de retenue pour enfant.
NSVAC 213.1	(2) Les ensembles de retenue pour bébé doivent être conformes aux normes applicables établies à la partie 3, NSVAC 213.1 — Ensembles de retenue pour bébé.
NSVAC 213.2	(3) Les sièges d'appoint doivent être conformes aux normes applicables établies à la partie 4, NSVAC 213.2 — Sièges d'appoint.
NSVAC 213.3	(4) Les ensembles de retenue pour personne handicapée doivent être conformes aux normes applicables établies à la partie 5, NSVAC 213.3 — Ensembles de retenue pour personne handicapée.
NSVAC 213.5	(5) Les ensembles de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doivent être conformes aux normes applicables établies à la partie 6, NSVAC 213.5 — Ensembles de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux.
NSVAC applicables	(6) Les ensembles de retenue dont la conception permet l'utilisation en fonction de plusieurs types d'ensemble de retenue ou l'utilisation comme ensemble de retenue et siège d'appoint doivent être conformes aux normes établies aux parties 2 à 6 qui sont applicables à chacun des types d'ensemble de retenue ou de siège d'appoint pour lesquels ils sont conçus.

RESTRAINT SYSTEM AND BOOSTER SEAT INFORMATION

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX ENSEMBLES DE RETENUE ET AUX SIÈGES D'APPOINT

National Safety Mark

Marque nationale de sécurité

No importation without national safety mark	104. A company must not import into Canada a restraint system other than a custom restraint system for a disabled person that is not designed to be used only in school buses, or a booster seat, unless the company has applied the national safety mark to the restraint system or booster seat.	Interdiction d'importer sans l'apposition de la marque nationale de sécurité
---	---	--

Lower Universal Anchorage System Symbol

Symbole du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures

Lower universal anchorage system symbol	105. Every restraint system or booster seat that is equipped with a lower connector system must bear the lower universal anchorage system symbol shown in Schedule 3, on a background of contrasting colour, on or near the lower connector system, and the symbol must be fully visible to a person installing the restraint system or booster seat when the restraint system or booster seat is positioned in the vehicle.	Symbole du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures
---	---	---

RECORDS

DOSSIERS

Compliance	106. (1) For each restraint system or booster seat to which the national safety mark is applied or that is imported into Canada, a company must maintain in writing or in readily readable electronic form	Conformité
------------	---	------------

Conformité	106. (1) Pour chaque ensemble de retenue ou siège d'appoint sur lequel la marque nationale de sécurité est apposée ou qui est importé au Canada, l'entreprise tient, par écrit ou sous forme
------------	---

the records referred to in paragraph 5(1)(g) of the Act that show that the restraint system or booster seat conforms to all prescribed standards applicable to it, and retain those records for at least five years after the day on which the restraint system or booster seat is manufactured or imported.

électronique facilement lisible, les dossiers visés à l'alinéa 5(1)g) de la Loi qui démontrent que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint est conforme aux normes réglementaires qui lui sont applicables et les conserve pour une période d'au moins cinq ans suivant sa date de fabrication ou d'importation.

Idem (2) If the records referred to in subsection (1) are maintained by a person on behalf of the company, the company must keep the name and address of the person.

(2) L'entreprise qui fait tenir par une personne les dossiers visés au paragraphe (1) en conserve les nom et adresse de celle-ci.

Idem

Request by inspector (3) At the request in writing of an inspector, a company must send to the inspector a copy of the records referred to in subsection (1), in either official language, within 30 working days after the day on which the request is mailed.

(3) Sur demande écrite d'un inspecteur, l'entreprise lui envoie une copie des dossiers visés au paragraphe (1), dans l'une ou l'autre des langues officielles, dans les trente jours ouvrables qui suivent la date de mise à la poste de la demande.

Demande d'un inspecteur

REGISTRATION SYSTEMS

FICHIERS

Information card **107.** (1) For the purpose of maintaining the registration system referred to in paragraph 5(1)(h) of the Act, a company must provide to each person who purchases a restraint system or booster seat an information card, in both official languages, that

107. (1) Afin de tenir à jour le fichier visé à l'alinéa 5(1)h) de la Loi, l'entreprise transmet à chaque personne qui achète un ensemble de retenue ou un siège d'appoint une carte-réponse dans les deux langues officielles qui :

Carte-réponse

- (a) permits the purchaser to provide to the company or to a duly authorized representative of the company, at no cost, the purchaser's name, mailing address and email address, the model name and number of the restraint system or booster seat, the date of purchase and the date of manufacture; and
- (b) includes a safety message concerning the importance of providing the information.

- a) d'une part, permet à cette personne de fournir à l'entreprise ou au représentant dûment autorisé de celle-ci, sans frais, ses nom, adresse postale et adresse électronique, ainsi que le nom et le numéro de modèle de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint, sa date de fabrication et la date à laquelle il a été acheté;
- b) d'autre part, comporte un avis de sécurité sur l'importance de fournir ces renseignements.

Information to be included in registration system (2) The registration system maintained by a company in accordance with paragraph 5(1)(h) of the Act must consist of the information provided to the company under paragraph (1)(a), and that information must be used only for the purposes of paragraph 5(1)(h) of the Act.

(2) Le fichier que tient l'entreprise conformément à l'alinéa 5(1)h) de la Loi doit être constitué des renseignements fournis en application de l'alinéa (1)a) et ces renseignements ne doivent être utilisés que pour l'application de l'alinéa 5(1)h) de la Loi.

Renseignements qui constituent le fichier

Minimum retention period (3) The information in the registration system maintained by a company in relation to a restraint system or booster seat must be kept for at least five years after the day on which the restraint system or booster seat is purchased.

(3) Les renseignements que contient le fichier tenu par l'entreprise relativement à un ensemble de retenue ou à un siège d'appoint doivent être conservés pour une période d'au moins cinq ans suivant la date à laquelle il a été acheté.

Période minimale de conservation

IMPORTATION

IMPORTATION

General

Dispositions générales

Declaration **108.** For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports into Canada a restraint system or booster seat must make, at the nearest customs office that is open for business, a declaration signed by the company's duly authorized representative that contains the following information:

108. Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, toute entreprise qui importe au Canada un ensemble de retenue ou un siège d'appoint fait, au bureau de douane qui est le plus proche et qui est ouvert, une déclaration que signe son représentant dûment autorisé et qui contient les renseignements suivants :

Déclaration

- (a) the name of the manufacturer of the restraint system or booster seat;
- (b) the name and address of the company importing the restraint system or booster seat;

- a) le nom du fabricant de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint;
- b) les nom et adresse de l'entreprise qui importe l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint;

- (c) a statement that the restraint system or booster seat conformed to the requirements of these Regulations on the date of its importation;
- (d) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the restraint system or booster seat conforms to the prescribed standards applicable on the date of manufacture;
- (e) the model name and number of the restraint system or booster seat;
- (f) the number of restraint systems and the number of booster seats imported at the same time; and
- (g) the date on which the restraint system or booster seat was imported.

Temporary Importation

Declaration before importation

109. For the purposes of paragraph 7(1)(a) of the Act, a person who imports into Canada a restraint system or booster seat, or the person's duly authorized representative, must file with the Minister, before importation, a duly completed declaration in the form prescribed in Schedule 4.

- c) une mention indiquant que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint était conforme au présent règlement à la date de son importation;
- d) une mention du fabricant ou de son représentant dûment autorisé indiquant que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint est conforme aux normes réglementaires qui lui étaient applicables à la date de sa fabrication;
- e) les nom et numéro de modèle de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint;
- f) le nombre d'ensembles de retenue et le nombre de sièges d'appoint importés en même temps;
- g) la date à laquelle l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint a été importé.

Importation temporaire

109. Pour l'application de l'alinéa 7(1)a) de la Loi, l'importateur au Canada d'un ensemble de retenue ou d'un siège d'appoint ou son représentant dûment autorisé dépose auprès du ministre, avant de les importer, une déclaration dûment remplie en la forme prévue à l'annexe 4.

Déclaration avant importation

DEFECT INFORMATION

Content of notice of defect

110. (1) The notice of defect referred to in subsections 10(1) and (3) of the Act must be given in writing and must contain the following information:

- (a) the name and address of the company giving the notice;
- (b) the name of the manufacturer of the restraint system or booster seat;
- (c) the model name and number of each restraint system or booster seat in respect of which the notice is given and the prescribed class of equipment to which it belongs, the period during which the restraint system or booster seat was manufactured, and any other information necessary to permit the identification of the restraint system or booster seat;
- (d) the estimated percentage of restraint systems or booster seats that potentially contain the defect;
- (e) a description of the defect;
- (f) an evaluation of the risk to the safety of persons arising from the defect;
- (g) a statement of the measures to be taken to correct the defect;
- (h) any conditions affecting the correction of the defect; and
- (i) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect.

RENSEIGNEMENTS SUR LES DÉFAUTS

Contenu de l'avis de défaut

110. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 10(1) et (3) de la Loi doit être donné par écrit et contenir les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse de l'entreprise qui donne l'avis;
- b) le nom du fabricant de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint;
- c) les nom et numéro de modèle de chaque ensemble de retenue ou siège d'appoint à l'égard duquel l'avis est donné, ainsi que la catégorie d'équipement réglementaire à laquelle il appartient, sa période de fabrication et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;
- d) le pourcentage estimatif des ensembles de retenue ou des sièges d'appoint qui sont susceptibles d'être défectueux;
- e) une description du défaut;
- f) une estimation du risque pour la sécurité des personnes découlant du défaut;
- g) un exposé des mesures à prendre pour corriger le défaut;
- h) toute condition qui influe sur la correction du défaut;
- i) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué à l'avis de défaut par l'entreprise.

Content of report

(2) A company must, within 30 days after the day on which it gives a notice of defect, submit to the Minister the report referred to in subsection 10(6) of the Act, which must contain, in addition to the information required by subsection (1), the following information:

- (a) the number of restraint systems and the number of booster seats affected by the notice of

(2) Dans les trente jours après avoir donné un avis de défaut, l'entreprise présente au ministre le rapport visé au paragraphe 10(6) de la Loi, lequel contient, en plus des renseignements exigés par le paragraphe (1), les renseignements suivants :

- a) le nombre d'ensembles de retenue et le nombre de sièges d'appoint auxquels s'applique l'avis de défaut et le nombre de ces ensembles de

Contenu du rapport

defect and the number of those restraint systems and booster seats in each prescribed class of equipment;
 (b) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect;
 (c) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect; and
 (d) a detailed description of the nature of the defect and its location on the restraint system or booster seat, with any related diagrams or illustrations.

Content of quarterly reports

(3) For the purposes of subsection 10(6) of the Act, the quarterly reports to be submitted following the report referred to in subsection (2) must contain the following information:

- (a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b) the revised number of restraint systems and the revised number of booster seats affected by the notice of defect, if applicable;
- (c) the dates on which notices of defect were given to the current owners of the restraint systems or booster seats;
- (d) the number of restraint systems and the number of booster seats inspected by or at the direction of the company;
- (e) the number of restraint systems and the number of booster seats found on inspection to contain the defect; and
- (f) a statement outlining the manner in which the company disposed of the defective parts, restraint systems or booster seats.

[111 to 199 reserved]

PART 2

CMVSS 213 — CHILD RESTRAINT SYSTEMS

GENERAL

Interpretation

200. In this Part, “Test Method 213” means *Test Method 213 — Child Restraint Systems* (January 2010), published by the Department of Transport.

Restraint of torso and crotch

201. Every child restraint system must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 4.4.2 or 4.5.2 of Test Method 213,

- (a) restrain the upper torso by means of
 - (i) in the case of a forward-facing restraint system,
 - (A) belts passing over each shoulder, or
 - (B) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 211, or

retenue et de ces sièges d’appoint dans chaque catégorie d’équipement réglementaire;
 b) une chronologie des principaux événements qui ont permis de déterminer l’existence du défaut;
 c) des exemplaires de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l’entreprise au sujet du défaut;
 d) une description détaillée de la nature du défaut et de la partie de l’ensemble de retenue ou du siège d’appoint où il se trouve, avec le cas échéant, les diagrammes ou illustrations qui s’y rapportent.

Contenu des rapports trimestriels

(3) Pour l’application du paragraphe 10(6) de la Loi, les rapports trimestriels à présenter, à la suite du rapport visé au paragraphe (2), doivent contenir les renseignements suivants :

- a) le numéro, le titre ou tout autre moyen d’identification attribué à l’avis de défaut par l’entreprise;
- b) le nombre révisé d’ensembles de retenue et le nombre révisé de sièges d’appoint visés par l’avis de défaut, le cas échéant;
- c) les dates auxquelles des avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des ensembles de retenue ou des sièges d’appoint;
- d) le nombre d’ensembles de retenue et le nombre de sièges d’appoint inspectés par l’entreprise ou à sa demande;
- e) le nombre d’ensembles de retenue et le nombre de sièges d’appoint dont l’inspection a révélé le défaut;
- f) une déclaration expliquant la façon dont l’entreprise s’est départie de pièces, d’ensembles de retenue ou de sièges d’appoint défectueux.

[111 à 199 réservés]

PARTIE 2

NSVAC 213 — ENSEMBLES DE RETENUE POUR ENFANT

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation

200. Dans la présente partie, « Méthode d’essai 213 » s’entend de la *Méthode d’essai 213 — Ensembles de retenue pour enfant*, dans sa version de janvier 2010 publiée par le ministère des Transports.

Retenue du torse et du bassin

201. Tout ensemble de retenue pour enfant doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d’essai est placé dans l’ensemble de retenue conformément aux paragraphes 4.4.2 ou 4.5.2 de la Méthode d’essai 213, assurer la retenue :

- a) du haut du torse :
 - (i) dans le cas d’un ensemble de retenue orienté vers l’avant,
 - (A) soit au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule,

- (ii) in the case of a rear-facing restraint system, belts passing over each shoulder;
- (b) restrain the lower torso by means of
 - (i) a pelvic restraint making an angle of at least 45° but not more than 90° with the seating surface of the restraint system at the pelvic restraint attachment points, or
 - (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 211; and
- (c) in the case of a forward-facing restraint system, restrain the crotch by means of
 - (i) a crotch belt that is connectable to the pelvic restraint or to any other device used to restrain the lower torso, or
 - (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 211.

- (B) soit au moyen d'une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l'article 211,
- (ii) dans le cas d'un ensemble de retenue orienté vers l'arrière, au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule;
- b) du bas du torse :
 - (i) soit au moyen d'une ceinture sous-abdominale formant un angle d'au moins 45° mais d'au plus 90° avec la surface assise de l'ensemble de retenue à la hauteur des points d'attache de la ceinture sous-abdominale,
 - (ii) soit au moyen d'une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l'article 211;
- c) du bassin, dans le cas d'un ensemble de retenue orienté vers l'avant :
 - (i) soit au moyen d'une ceinture d'entrejambe qui peut être reliée à la ceinture sous-abdominale ou à tout autre dispositif de retenue du bas du torse,
 - (ii) soit au moyen d'une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l'article 211.

Means of securing forward-facing child restraint system

202. (1) Every forward-facing child restraint system must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of a vehicle seat belt together with the tether strap provided with the restraint system, without using any other means of attachment; and
- (b) by means of a lower connector system together with the tether strap provided with the restraint system, without using any other means of attachment.

202. (1) Tout ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant doit être conçu pour être assujéti à un véhicule :

- a) d'une part, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule et de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble de retenue, sans recourir à d'autres moyens d'attache;
- b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures et de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble de retenue, sans recourir à d'autres moyens d'attache.

Moyens d'assujétiir l'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant

Rear-facing child restraint system

(2) Subject to subsection (3), every rear-facing child restraint system must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and
- (b) by means of a lower connector system, without using any other means of attachment.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), tout ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière doit être conçu pour être assujéti à un véhicule :

- a) d'une part, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens d'attache;
- b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens d'attache.

Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière

Rear-facing child restraint system with tether strap

(3) If a rear-facing child restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, the restraint system must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of the tether strap together with a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and
- (b) by means of the tether strap together with a lower connector system, without using any other means of attachment.

(3) Si l'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, l'ensemble de retenue doit être conçu pour être assujéti à un véhicule :

- a) d'une part, au moyen de cette courroie et d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens d'attache;
- b) d'autre part, au moyen de cette courroie et d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens d'attache.

Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière muni d'une courroie d'attache

Belts and movable surfaces designed to restrain a child

203. Every belt or movable surface that is part of a child restraint system and that is designed to restrain a child must be adjustable to snugly fit a child whose mass and height are within the ranges indicated in the statement referred to in paragraph 218(1)(d), when the child is positioned in the

203. Toute ceinture ou surface mobile qui fait partie d'un ensemble de retenue pour enfant qui est conçue pour retenir l'enfant doit être réglable de façon à s'ajuster étroitement au corps d'un enfant dont la masse et la taille se situent dans les limites indiquées dans la mention visée à l'alinéa 218(1)d),

Ceintures ou surfaces mobiles conçues pour retenir l'enfant

restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 220(1)(c) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 220(1)(d).

lorsque l'enfant est placé dans l'ensemble de retenue conformément aux instructions visées à l'alinéa 220(1)c) et que l'ensemble de retenue est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 220(1)d).

Audible or visible indication

204. Every child restraint system must provide a clear, audible indication when each connector in a lower connector system is securely attached to the lower universal anchorage system or a clear, visual indication that each connector is securely attached to the lower universal anchorage system.

204. Tout ensemble de retenue pour enfant doit donner une indication sonore claire au moment où chaque attache du système d'attaches inférieures est fixée solidement au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ou une indication visuelle claire que chaque attache est fixée solidement à ce dispositif.

Indication sonore ou visuelle

Flammability

205. Every child restraint system must be constructed only of materials that conform to the requirements of section 302 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

205. Tout ensemble de retenue pour enfant doit être fait uniquement de matériaux conformes aux exigences de l'article 302 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Inflammabilité

BELT BUCKLES AND WEBBING

ATTACHES DE CEINTURE ET SANGLES

Conformity with TSD 209

206. Every belt buckle and related piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that are part of a child restraint system must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

206. Les attaches de ceinture et leurs pièces de réglage ainsi que les accessoires de fixation de courroie d'attache et leurs pièces de réglage qui font partie d'un ensemble de retenue pour enfant doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.

Conformité au DNT 209

Belt buckles

207. Every belt buckle that is fitted on a belt designed to restrain a child in a child restraint system must

207. Les attaches de ceinture dont sont munies les ceintures conçues pour retenir un enfant dans un ensemble de retenue pour enfant :

Attaches de ceinture

(a) under the conditions set out in section 3 of Test Method 213,

a) dans les conditions prévues à l'article 3 de la Méthode d'essai 213 :

(i) not release when a force of less than 40 N is applied, and

(i) ne doivent pas s'ouvrir lorsqu'une force de moins de 40 N est appliquée,

(ii) release when a force of at least 40 N but not more than 62 N is applied;

(ii) doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au moins 40 N mais d'au plus 62 N est appliquée;

(b) under the conditions set out in section 5 of Test Method 213, release when a force of not more than 71 N is applied;

b) dans les conditions prévues à l'article 5 de la Méthode d'essai 213 doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au plus 71 N est appliquée;

(c) conform to the requirements of S4.3(d)(2) of TSD 209, except that the surface area of a belt buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²;

c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d)(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface des attaches de ceinture actionnées par un bouton-poussoir doit être d'au moins 385 mm²;

(d) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209; and

d) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3g) du DNT 209;

(e) not release during the dynamic tests specified in section 4 of Test Method 213.

e) ne doivent pas s'ouvrir lors des essais dynamiques précisés à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.

Webbing

208. Any webbing that is designed to secure a child restraint system to a user-ready tether anchorage or to a lower universal anchorage system, or to restrain a child within the restraint system, must

208. Toute sangle conçue soit pour assujettir l'ensemble de retenue pour enfant à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures, soit pour retenir l'enfant dans l'ensemble de retenue doit :

Sangles

(a) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, before being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 or for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of

a) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, avant de subir l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 ou l'essai de résistance aux micro-organismes précisé à la disposition S5.1f) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture :

(i) at least 15 000 N, in the case of webbing designed to secure the restraint system to the

user-ready tether anchorage or to the lower universal anchorage system, or
 (ii) at least 11 000 N, in the case of webbing designed to restrain a child within the restraint system;
 (b) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, after being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75 % of its initial breaking strength;
 (c) conform to the requirements of S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(3) to (6) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and
 (d) if contactable by the torso when the restraint system is tested in accordance with section 4 of Test Method 213, have a width of not less than 38 mm, measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

(i) d'au moins 15 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour assujettir l'ensemble de retenue à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
 (ii) d'au moins 11 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour retenir l'enfant dans l'ensemble de retenue;
 b) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, après avoir subi l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 75 % de sa résistance à la rupture initiale;
 c) être conforme aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(3) à (6) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
 d) si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble de retenue est soumis à un essai conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213, avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209.

CONTACTABLE SURFACES

SURFACES DE CONTACT

Contactable surfaces	209. Every child restraint system must provide (a) for the support of the child's back, a continuous surface that is flat or concave and has an area of not less than 54 800 mm ² ; and (b) for the support of the sides of the child's torso, continuous surfaces that are flat or concave and have an area of not less than 30 500 mm ² each.	209. Tout ensemble de retenue pour enfant doit comporter : a) pour soutenir le dos de l'enfant, une surface continue plate ou concave, d'une superficie d'au moins 54 800 mm ² ; b) pour soutenir les côtés du torse de l'enfant, des surfaces continues plates ou concaves, d'une superficie d'au moins 30 500 mm ² chacune.	Surfaces de contact
Prohibition	210. A child restraint system must not have any surface directly in front of the child, unless the surface is designed to limit the forward movement of the child.	210. L'ensemble de retenue pour enfant ne doit comporter aucune surface directement en avant de l'enfant, sauf des surfaces conçues pour limiter le mouvement de l'enfant vers l'avant.	Interdiction
Cross-sections of surface	211. Every horizontal cross-section of a surface of a child restraint system that is designed to limit the forward movement of a child must be flat or concave, and every vertical longitudinal cross-section of that surface must be flat or convex with a radius of curvature of the underlying structure of not less than 50 mm.	211. Toute coupe transversale horizontale d'une surface d'un ensemble de retenue pour enfant qui est conçue pour limiter le mouvement de l'enfant vers l'avant doit être plate ou concave, et toute coupe transversale longitudinale verticale de cette surface doit être plate ou convexe avec un rayon de courbure de la structure sous-jacente d'au moins 50 mm.	Coupes transversales d'une surface
Rigid structural elements	212. Any rigid structural element underlying a contactable surface of a child restraint system must not have (a) a protrusion, with any padding or flexible overlay material removed, of more than 9.5 mm; or (b) an exposed edge with a radius of less than 6.4 mm.	212. Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact de l'ensemble de retenue pour enfant ne doivent présenter : a) une fois tout rembourrage ou matériel de revêtement souple enlevé, aucune protubérance de plus de 9,5 mm; b) aucun bord exposé d'un rayon de moins de 6,4 mm.	Éléments d'armature rigides
Surface contactable by head	213. Every surface of a child restraint system that is contactable by the head of an anthropomorphic test device positioned in the restraint system in accordance with subsection 4.4.2 or 4.5.2 of Test Method 213 must be covered with slow-recovery,	213. Toute surface de l'ensemble de retenue pour enfant qui peut entrer en contact avec la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, lorsque celui-ci est placé dans cet ensemble de retenue conformément aux paragraphes 4.4.2 ou 4.5.2 de la Méthode	Surface qui peut entrer en contact avec la tête

energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 6 of Test Method 213, has

- (a) a resistance of not less than 4 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance;
- (b) a thickness of not less than 12 mm, if the material has a resistance of not less than 12 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance; and
- (c) a thickness of not less than 19 mm, if the material has a resistance of not less than 4 kPa but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

TESTING

Inversion testing

214. A child restraint system that is subjected to an inversion test in accordance with section 7 of Test Method 213 must not fall out of the aircraft passenger seat belt, and the anthropomorphic test device must not fall out of the restraint system, at any time during the rotation or three-second immobilisation period referred to in that section.

Dynamic testing

215. (1) A child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 218(1)(e)(iii),

- (a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element, and no partial separation exposing a surface with
 - (i) a protrusion of more than 9.5 mm, or
 - (ii) a radius of less than 6.4 mm;
- (b) remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began;
- (c) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration at the location of the accelerometer mounted in the upper thorax of the anthropomorphic test device to not more than 60 g, except for intervals of not more than 3 ms;
- (d) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration of the centre of gravity of the head of the anthropomorphic test device during the movement of the head towards the front of the vehicle to not more than 80 g, except for intervals of not more than 3 ms, unless it is established that any resultant acceleration above 80 g

d'essai 213, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie et de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- b) une épaisseur d'au moins 12 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 12 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa mais de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

ESSAIS

Essai d'inversion

214. L'ensemble de retenue pour enfant qui est soumis à un essai d'inversion conformément à l'article 7 de la Méthode d'essai 213 ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passagers d'aéronef, et le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble de retenue, ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visée à cet article.

Essai dynamique

215. (1) Lorsqu'il est ajusté à une position de réglage ne comportant pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 218(1)(e)(iii), l'ensemble de retenue pour enfant qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213:

- a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle exposant une surface qui, selon le cas :
 - (i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,
 - (ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;
- b) doit garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai;
- c) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 60 g l'accélération résultante, à l'emplacement de l'accéléromètre installé dans la partie supérieure du thorax du dispositif anthropomorphe d'essai, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms;
- d) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 80 g l'accélération résultante du centre de gravité de la tête

is caused by another part of the anthropomorphic test device striking its head;

(e) subject to subsection 216(2), limit the movement of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system; and

(f) subject to subsection 216(2), limit the rotation of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system, in its midsagittal plane, by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system, so that the angle between the head and the torso is at no time during the test more than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test.

du dispositif anthropomorphe d'essai lors du mouvement de celle-ci vers l'avant du véhicule, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms, à moins qu'il ne soit établi que l'accélération résultante au-delà de 80 g est causée par une autre partie du dispositif anthropomorphe d'essai qui entre en contact avec la tête de celui-ci;

e) sous réserve du paragraphe 216(2), doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue, le mouvement de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue;

f) sous réserve du paragraphe 216(2), doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue, la rotation de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue, dans le plan mi-sagittal, de manière que l'angle entre la tête et le torse ne soit, à aucun moment au cours de l'essai, supérieur à 45° par rapport à l'angle entre la tête et le torse avant l'essai.

Continuous seat back

(2) The continuous seat back referred to in paragraphs (1)(e) and (f) must have

(a) a height

(i) of at least 500 mm, in the case of a child restraint system recommended by the manufacturer for use by a child whose mass is 18 kg or less, or

(ii) of at least 560 mm, in the case of a child restraint system recommended by the manufacturer for use by a child whose mass is more than 18 kg; and

(b) a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a).

(2) Le dossier continu visé aux alinéas (1)e) et f) doit avoir :

a) une hauteur :

(i) d'au moins 500 mm, dans le cas d'un ensemble de retenue pour enfant qui est recommandé par le fabricant pour utilisation par un enfant dont la masse est d'au plus 18 kg,

(ii) d'au moins 560 mm, dans le cas d'un ensemble de retenue pour enfant qui est recommandé par le fabricant pour utilisation par un enfant dont la masse est de plus de 18 kg;

b) une largeur d'au moins 200 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa a) .

Dossier continu

Measurement of height — paragraph (2)(a)

(3) The height referred to in paragraph (2)(a) must be measured in a plane parallel to the surface of the seat back of the child restraint system and orthogonal to the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the restraint system, from the lowest point of the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.

(3) La hauteur visée à l'alinéa (2)a) doit être mesurée dans un plan parallèle à la surface du dossier de l'ensemble de retenue pour enfant et orthogonal au plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble de retenue, à partir du point le plus bas de la surface assise de l'ensemble de retenue auquel touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.

Mesure de la hauteur — alinéa (2)a)

Exception

(4) Despite paragraph (2)(b), if the child restraint system provides surfaces for the support of the sides of the torso, and those surfaces extend at least 100 mm forward from the padded surface of the portion of the restraint system provided for the support of the head of the anthropomorphic test device, the restraint system may have a continuous seat back width of not less than 150 mm, measured in the horizontal plane at the height referred to in paragraph (2)(a).

(4) Malgré l'alinéa (2)b), s'il comporte des surfaces qui sont destinées à soutenir les côtés du torse et qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble de retenue pour enfant servant de support à la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, l'ensemble de retenue peut avoir un dossier continu d'une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur visée à l'alinéa (2)a).

Exception

Belt

(5) Every belt that is part of a child restraint system and that is designed to restrain a child in the restraint system must not, when subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213, impose on the anthropomorphic test device any loads that result from the mass of the

(5) Toute ceinture qui fait partie d'un ensemble de retenue pour enfant et qui est conçue pour retenir l'enfant dans l'ensemble de retenue ne doit imposer au dispositif anthropomorphe d'essai aucune charge provenant de la masse de l'ensemble de retenue ou de la masse du dossier du siège normalisé,

Ceinture

restraint system or the mass of the seat back of the standard seat assembly.

Forward-facing child restraint system

216. (1) A forward-facing child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213 must not, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 218(1)(e)(iii),

(a) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), allow any portion of the head of the anthropomorphic test device to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that is 720 mm forward of the Z point on the standard seat assembly, measured along the SORL;

(b) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), allow either knee pivot point to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that is 915 mm forward of the Z point on the standard seat assembly, measured along the SORL; and

(c) allow the angle between the restraint system's back support surface and seating surface to be less than 45° at the completion of the test.

Exception

(2) A forward-facing child restraint system is not required to conform to the requirements of paragraphs 215(1)(e) and (f) if the target point located on either side of the head of the heaviest of the anthropomorphic test devices used in the dynamic test — other than an anthropomorphic test device specified in subpart I, N or S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations of the United States* (revised as of October 1, 2009) — and located on the transverse axis passing through the centre of mass of the device's head and perpendicular to the head's midsagittal plane is below a horizontal plane tangent to the top of the standard seat assembly when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 4.4.2 or 4.5.2 of Test Method 213 and the restraint system is installed on the standard seat assembly in accordance with subsection 4.4.1 or 4.5.1 of Test Method 213.

Rear-facing child restraint system

217. A rear-facing child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213 must, when in any

lorsque l'ensemble de retenue est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.

216. (1) L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213, lorsqu'il est réglé à une position de réglage ne comportant pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 218(1)(e)(iii) :

a) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucune partie de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui est situé à 720 mm en avant du point Z sur le siège normalisé, mesuré le long de la LROS;

b) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucun point d'articulation des genoux de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui est situé à 915 mm en avant du point Z sur le siège normalisé, mesuré le long de la LROS;

c) ne doit pas présenter un angle entre la surface de l'ensemble de retenue destinée à soutenir le dos et la surface assise de cet ensemble qui soit inférieur à 45° à la fin de l'essai.

Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant

Exception

(2) L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant n'a pas à être conforme aux exigences des alinéas 215(1)(e) et (f) si le point repère situé de part et d'autre de la tête du plus lourd des dispositifs anthropomorphes d'essai utilisés lors d'un essai dynamique visé au paragraphe (1) — autre qu'un dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie I, N ou S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009 — et situé dans l'axe transversal passant à travers le centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan midsagittal de la tête se trouve en dessous d'un plan horizontal tangent au haut du siège normalisé, lorsque le dispositif anthropomorphe d'essai est placé dans l'ensemble de retenue conformément aux paragraphes 4.4.2 ou 4.5.2 de la Méthode d'essai 213 et que l'ensemble de retenue est installé sur le siège normalisé conformément aux paragraphes 4.4.1 ou 4.5.1 de la Méthode d'essai 213.

217. L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode

Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière

adjustment position for which there is no warning under subparagraph 218(1)(e)(iii),

- (a) retain the torso of the anthropomorphic test device within the restraint system, and not allow any portion of the target points on either side of the device's head, located on the transverse axis passing through the centre of mass of the device's head and perpendicular to the head's mid-sagittal plane, to pass at any time, during or immediately after the test, either through the transverse orthogonal planes formed by the extension of the seat back frontal surface plane of the restraint system and by the plane that passes through the uppermost point of the restraint system, as shown in Figure 7 of Schedule 7, or through the vertical transverse plane passing through point X on the standard seat assembly, as shown in Figure 8 of Schedule 7; and
- (b) not allow the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seating surface, to be more than 70° at any time during the test.

d'essai 213, lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 218(1)e)(iii) :

- a) doit retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble de retenue et faire en sorte qu'aucune partie des points repères situés de part et d'autre de la tête du dispositif, dans l'axe transversal passant à travers le centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal de la tête, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés par le plan prolongé de la surface avant du dossier de l'ensemble de retenue et par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue, comme l'indique la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège normalisé, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;
- b) ne doit présenter, à aucun moment au cours de l'essai, un angle entre la verticale et la surface d'appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface assise, qui soit supérieur à 70°.

INFORMATION

Information

218. (1) Every child restraint system must have stitched onto it, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner, the following information:

- (a) the name of the company that manufactured, imported or sold the restraint system and the address of its principal place of business;
- (b) the model name and number of the restraint system;
- (c) the date of manufacture of the restraint system, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages;
- (d) a statement indicating — in units based on the International System of Units followed by the corresponding imperial units in parentheses — the mass and height range of the children for whom the manufacturer recommends the restraint system when it is used in a forward-facing and, where applicable, a rear-facing position;
- (e) a warning indicating
 - (i) if the restraint system can be used in a forward-facing position, that it must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by means of the tether strap provided with the restraint system and by either of the following means:
 - (A) a lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, or

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

218. (1) Tout ensemble de retenue pour enfant doit porter les renseignements ci-après piqués à même le tissu ou imprimés de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur l'ensemble de retenue, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente :

- a) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l'ensemble de retenue et l'adresse de son établissement principal;
- b) les nom et numéro de modèle de l'ensemble de retenue;
- c) la date de fabrication de l'ensemble de retenue, présentée de façon que l'année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l'annexe 5;
- d) une mention indiquant — en unités basées sur le Système international d'unités suivies, entre parenthèses, des unités impériales correspondantes — les masses et tailles minimales et maximales des enfants pour lesquels le fabricant recommande l'ensemble de retenue, lorsque celui-ci est utilisé orienté vers l'avant et lorsqu'il est utilisé, le cas échéant, orienté vers l'arrière;
- e) une mise en garde indiquant :
 - (i) si l'ensemble de retenue peut être utilisé orienté vers l'avant, qu'il doit être assujéti au véhicule, de la manière illustrée dans les instructions d'installation, par l'un ou l'autre des moyens d'attache ci-après et au moyen de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble de retenue :

- (B) a vehicle seat belt, if the restraint system is installed in a seating position that is not equipped with a lower universal anchorage system,
- (ii) if the restraint system can be used in a rear-facing position, that it must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by either of the following means and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap:
- (A) a lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, or
- (B) a vehicle seat belt, if the restraint system is installed in a seating position that is not equipped with a lower universal anchorage system,
- (iii) if the restraint system is not designed to be used at certain adjustment positions, that those adjustment positions must not be used,
- (iv) if the restraint system is equipped with belts for restraining a child, that the belts must be snugly adjusted around the child, and
- (v) if the restraint system is equipped with a fixed or movable surface for restraining the child and also requires the use of belts to restrain the child, that the surface alone is not sufficient to restrain the child;
- (f) if the restraint system can be used in a forward-facing position, an installation diagram that shows the restraint system
- (i) installed in a forward-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a lap belt, and secured to the vehicle by means of the belt and by means of the tether strap,
- (ii) installed in a forward-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a continuous-loop lap and shoulder belt, and secured to the vehicle by means of the belt and by means of the tether strap, and
- (iii) installed in a forward-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, and secured to the vehicle by means of a lower connector system and by means of the tether strap; and
- (g) if the restraint system can be used in a rear-facing position, an installation diagram that shows the restraint system
- (i) installed in a rear-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a lap belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap,
- (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (B) une ceinture de sécurité du véhicule, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (ii) si l'ensemble de retenue peut être utilisé orienté vers l'arrière, qu'il doit être assujéti au véhicule, de la manière illustrée dans les instructions d'installation, par l'un ou l'autre des moyens d'attache ci-après et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de la courroie d'attache :
- (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (B) une ceinture de sécurité du véhicule, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (iii) si l'ensemble de retenue n'a pas été conçu pour être utilisé à certaines positions de réglage, que ces positions de réglage ne doivent pas être utilisées,
- (iv) si l'ensemble de retenue est muni de ceintures pour retenir l'enfant, que ces ceintures doivent être ajustées étroitement au corps de l'enfant,
- (v) si l'ensemble de retenue est muni d'une surface fixe ou mobile pour retenir l'enfant et qu'il nécessite aussi l'usage de ceintures à cette fin, que la surface seule n'est pas suffisante pour retenir l'enfant;
- f) si l'ensemble de retenue peut être utilisé orienté vers l'avant, un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble de retenue selon les manières suivantes :
- (i) il est installé orienté vers l'avant, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et de la courroie d'attache,
- (ii) il est installé orienté vers l'avant, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et de la courroie d'attache,
- (iii) il est installé orienté vers l'avant, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures et est assujéti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et de la courroie d'attache;
- g) si l'ensemble de retenue peut être utilisé orienté vers l'arrière, un diagramme d'installation

- (ii) installed in a rear-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a continuous-loop lap and shoulder belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap, and
- (iii) installed in a rear-facing position as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, and secured to the vehicle by means of a lower connector system and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap.

qui illustre l'ensemble de retenue selon les manières suivantes :

- (i) il est installé orienté vers l'arrière, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
- (ii) il est installé orienté vers l'arrière, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
- (iii) il est installé orienté vers l'arrière, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs et est assujéti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache.

Official languages and print size

(2) The information referred to in subsection (1) must be in both official languages and in characters of at least 10 points, except for the words “year/année”, “month/mois” and “day/jour” under the date of manufacture, which may be in characters of at least 8 points.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être dans les deux langues officielles et en caractères d'au moins 10 points, à l'exception des mots « année/year », « mois/month » et « jour/day », sous la date de fabrication, lesquels peuvent être en caractères d'au moins 8 points.

Langues officielles et taille des caractères

Visibility of information

(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (g) must be fully visible at all times, even when the restraint system is occupied.

(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)d) à g) doivent être complètement visibles en tout temps, que l'ensemble de retenue soit occupé ou non.

Visibilité des renseignements

Warning — air bag

219. (1) Every child restraint system that can be used in a rear-facing position must bear the air bag warning label shown in Schedule 6, and the label must conform to the requirements of that schedule.

219. (1) Tout ensemble de retenue pour enfant qui peut être utilisé orienté vers l'arrière doit porter l'étiquette de mise en garde concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui est conforme aux exigences de cette annexe.

Mise en garde — sac gonflable

Idem

(2) The label referred to in subsection (1) must be affixed in a permanent manner at either of the following locations and be fully visible to a person installing the restraint system:

(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) doit être apposée de façon permanente et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble de retenue, à l'un ou l'autre des endroits suivants :

Idem

- (a) on the side of the restraint system that will face the right front passenger door when the restraint system is facing rearward; or
- (b) at the location where the child's head would rest or adjacent to that location.

- a) sur le côté de l'ensemble de retenue qui fera face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble de retenue est orienté vers l'arrière;
- b) à l'endroit où la tête de l'enfant reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.

Installation instructions

220. (1) Every child restraint system must be accompanied by printed instructions, in both official languages, that set out a step-by-step procedure, including diagrams, for

220. (1) Tout ensemble de retenue pour enfant doit être accompagné d'instructions imprimées, dans les deux langues officielles, qui indiquent, notamment à l'aide de diagrammes, la marche à suivre détaillée pour :

Instructions d'installation

- (a) installing and securing the restraint system in a vehicle;

- a) installer l'ensemble de retenue dans un véhicule et l'y assujéti;

	(b) installing the restraint system in an aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.2 of Test Method 213;	b) installer l'ensemble de retenue dans un siège pour passagers d'aéronef visé au paragraphe 2.1.2 de la Méthode d'essai 213;	
	(c) positioning a child in the restraint system; and	c) placer un enfant dans l'ensemble de retenue;	
	(d) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the child.	d) ajuster toutes les parties de l'ensemble de retenue qui sont conçues pour retenir l'enfant.	
Idem	(2) The instructions referred to in paragraph (1)(a) must state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle.	(2) Les instructions visées à l'alinéa (1)a) doivent indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujetti au véhicule.	Idem
Idem	(3) The instructions must	(3) Les instructions doivent :	Idem
	(a) specify the classes of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the restraint system may or may not be used;	a) préciser les catégories de véhicules, les places assises et les types de ceintures de sécurité du véhicule avec lesquels l'ensemble de retenue peut être utilisé ou non;	
	(b) specify that the restraint system may be used with a lower universal anchorage system; and	b) préciser que l'ensemble de retenue peut être utilisé avec un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs;	
	(c) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the restraint system.	c) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur l'ensemble de retenue.	
Storage of instructions	(4) Every child restraint system must have a place for the storage of instructions.	(4) Tout ensemble de retenue pour enfant doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.	Rangement des instructions
	[221 to 299 reserved]	[221 à 299 réservés]	

PART 3

CMVSS 213.1 — INFANT RESTRAINT SYSTEMS

GENERAL

Interpretation	300. In this Part, “Test Method 213.1” means <i>Test Method 213.1 — Infant Restraint Systems</i> (January 2010), published by the Department of Transport.
Restraint system designed to face the rear	301. Every infant restraint system must be designed to face the rear of the vehicle.
Restraint of torso	302. Every infant restraint system must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 4.5.2 or 4.6.2 of Test Method 213.1, (a) restrain the upper torso by means of belts passing over each shoulder; and (b) restrain the lower torso.
Means of securing restraint system	303. (1) Subject to subsection (2), every infant restraint system must be designed to be secured to a vehicle (a) by means of a vehicle seat belt in such a manner that the belt will not impose directly on the infant any loads that result from the mass of the restraint system, and without using any other means of attachment; and (b) by means of a lower connector system, without using any other means of attachment.

PARTIE 3

NSVAC 213.1 — ENSEMBLES DE RETENUE POUR BÉBÉ

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation	300. Dans la présente partie, « Méthode d'essai 213.1 » s'entend de la <i>Méthode d'essai 213.1 — Ensembles de retenue pour bébé</i> , dans sa version de janvier 2010 publiée par le ministère des Transports.	Interprétation
	301. Tout ensemble de retenue pour bébé doit être conçu pour être orienté vers l'arrière du véhicule.	Ensemble de retenue conçu orienté vers l'arrière
	302. Tout ensemble de retenue pour bébé doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d'essai est placé dans l'ensemble de retenue conformément aux paragraphes 4.5.2 ou 4.6.2 de la Méthode d'essai 213.1, assurer la retenue : a) du haut du torse au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule; b) du bas du torse.	Retenue du torse
	303. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout ensemble de retenue pour bébé doit être conçu pour être assujetti à un véhicule : a) d'une part, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens d'attache, de manière que la ceinture n'impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l'ensemble de retenue; b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens d'attache.	Moyens d'assujettir l'ensemble de retenue

(c) conform to the requirements of S4.3(d)(2) of TSD 209, except that the surface area of a belt buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²;

(d) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209; and

(e) not release during the dynamic tests specified in section 4 of Test Method 213.1.

c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d)(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface des attaches de ceinture actionnées par un bouton-poussoir doit être d'au moins 385 mm²;

d) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3g) du DNT 209;

e) ne doivent pas s'ouvrir lors des essais dynamiques précisés à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.1.

Webbing

310. Any webbing that is designed to secure an infant restraint system to a user-ready tether anchorage or to a lower universal anchorage system, or to restrain an infant within the restraint system, must

(a) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, before being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 or for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of

(i) at least 15 000 N in the case of webbing designed to secure the restraint system to the user-ready tether anchorage or to the lower universal anchorage system, or

(ii) at least 11 000 N in the case of webbing designed to restrain an infant within the restraint system;

(b) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, after being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75 % of its initial breaking strength;

(c) conform to the requirements of S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(3) to (6) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and

(d) if contactable by the torso when the restraint system is tested in accordance with section 4 of Test Method 213.1, have a width of not less than 38 mm, measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

310. Toute sangle conçue soit pour assujettir l'ensemble de retenue pour bébé à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, soit pour retenir le bébé dans l'ensemble de retenue doit :

a) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, avant de subir l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 ou l'essai de résistance aux micro-organismes précisé à la disposition S5.1f) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture :

(i) d'au moins 15 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour assujettir l'ensemble de retenue à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,

(ii) d'au moins 11 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour retenir le bébé dans l'ensemble de retenue;

b) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, après avoir subi l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 75 % de sa résistance à la rupture initiale;

c) être conforme aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(3) à (6) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;

d) si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble de retenue est soumis à un essai conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.1, avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209.

Sangles

CONTACTABLE SURFACES

Contactable surfaces

311. Every infant restraint system must provide

(a) for the support of the infant's back, a continuous surface that is flat or concave and has an area of not less than 54 800 mm²; and

(b) for the support of the sides of the infant's torso, continuous surfaces that are flat or concave and have an area of not less than 30 500 mm² each.

Rigid structural elements

312. Any rigid structural element underlying a contactable surface of an infant restraint system must not have

SURFACES DE CONTACT

311. Tout ensemble de retenue pour bébé doit comporter :

Surfaces de contact

a) pour soutenir le dos du bébé, une surface continue plate ou concave, d'une superficie d'au moins 54 800 mm²;

b) pour soutenir les côtés du torse du bébé, des surfaces continues plates ou concaves, d'une superficie d'au moins 30 500 mm² chacune.

312. Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact de l'ensemble de retenue pour bébé ne doivent présenter :

Éléments d'armature rigides

Surface
contactable by
head

- (a) a protrusion, with any padding or flexible overlay material removed, of more than 9.5 mm; or
- (b) an exposed edge with a radius of less than 6.4 mm.

313. Every surface of an infant restraint system that is contactable by the head of an anthropomorphic test device positioned in the restraint system in accordance with subsection 4.5.2 or 4.6.2 of Test Method 213.1 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 6 of Test Method 213.1, has

- (a) a resistance of not less than 4 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance;
- (b) a thickness of not less than 12 mm, if the material has a resistance of not less than 12 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance; and
- (c) a thickness of not less than 19 mm, if the material has a resistance of not less than 4 kPa but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

TESTING

Inversion
testing

314. An infant restraint system that is subjected to an inversion test in accordance with section 7 of Test Method 213.1 must not fall out of the aircraft passenger seat belt, and the anthropomorphic test device must not fall out of the restraint system, at any time during the rotation or three-second immobilization period referred to in that section.

Dynamic
testing

315. (1) An infant restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.1 must, if the adjustment position of each component of the restraint system is in accordance with the manufacturer's instructions,

- (a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element, and no partial separation exposing a surface with
 - (i) a protrusion of more than 9.5 mm, or
 - (ii) a radius of less than 6.4 mm;
- (b) remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began, except that, if the restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface to allow the anthropomorphic test device to move from a reclined position to a more upright position and back to a reclined position during the test, the seating surface does not have to remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began;

- a) une fois tout rembourrage ou matériel de revêtement souple enlevé, aucune protubérance de plus de 9,5 mm;
- b) aucun bord exposé d'un rayon de moins de 6,4 mm.

313. Toute surface de l'ensemble de retenue pour bébé qui peut entrer en contact avec la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, lorsque celui-ci est placé dans cet ensemble de retenue conformément aux paragraphes 4.5.2 ou 4.6.2 de la Méthode d'essai 213.1, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie et de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213.1, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- b) une épaisseur d'au moins 12 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 12 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa mais de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

ESSAIS

Surface qui
peut entrer en
contact avec la
tête

Essai
d'inversion

314. L'ensemble de retenue pour bébé qui est soumis à un essai d'inversion conformément à l'article 7 de la Méthode d'essai 213.1 ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passagers d'aéronef, et le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble de retenue, ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visée à cet article.

315. (1) Si tous ses éléments sont ajustés à la position de réglage conformément aux instructions du fabricant, l'ensemble de retenue pour bébé qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.1 :

- a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle exposant une surface qui, selon le cas :
 - (i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,
 - (ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;
- b) doit garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai, sauf que, s'il dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise permettant au dispositif anthropomorphe d'essai de passer de la position inclinée à une position plus redressée et de retourner à la position inclinée pendant l'essai, la surface assise n'a pas à garder, au cours de l'essai, la même position de réglage que celle qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai;

Essai
dynamique

(c) limit the resultant acceleration at the location of the accelerometer mounted in the upper thorax of the anthropomorphic test device to not more than 60 g, except for intervals of not more than 3 ms;

(d) limit the resultant acceleration of the centre of gravity of the head of the anthropomorphic test device during the movement of the head towards the front of the vehicle to not more than 80 g, except for intervals of not more than 3 ms, unless it is established that any resultant acceleration above 80 g is caused by another part of the anthropomorphic test device striking its head;

(e) retain the torso of the anthropomorphic test device within the restraint system, and not allow any portion of the target points on either side of the device's head, located on the transverse axis passing through the centre of mass of the device's head and perpendicular to the head's midsagittal plane, to pass at any time, during or immediately after the test, either through the transverse orthogonal planes formed by the extension of the seat back frontal surface plane of the restraint system and by the plane that passes through the uppermost point of the restraint system, as shown in Figure 7 of Schedule 7, or through the vertical transverse plane passing through point X on the standard seat assembly, as shown in Figure 8 of Schedule 7;

(f) not allow the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seating surface, to be more than 70° at any time during the test;

(g) limit the movement of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system; and

(h) limit the rotation of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system, in its midsagittal plane, by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system, so that the angle between the head and the torso is at no time during the test more than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test.

c) doit limiter à au plus 60 g l'accélération résultante, à l'emplacement de l'accéléromètre installé dans la partie supérieure du thorax du dispositif anthropomorphe d'essai, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms;

d) doit limiter à au plus 80 g l'accélération résultante du centre de gravité de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai lors du mouvement de celle-ci vers l'avant du véhicule, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms, à moins qu'il ne soit établi que l'accélération résultante au-delà de 80 g est causée par une autre partie du dispositif anthropomorphe d'essai qui entre en contact avec la tête de celui-ci;

e) doit retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble de retenue et faire en sorte qu'aucune partie des points repères situés de part et d'autre de la tête du dispositif, situé dans l'axe transversal passant à travers le centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal de la tête, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés par le plan prolongé de la surface avant du dossier de l'ensemble de retenue et par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue, comme l'indique la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège normalisé, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;

f) ne doit présenter, à aucun moment au cours de l'essai, un angle entre la verticale et la surface d'appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface assise, qui soit supérieur à 70°;

g) doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue, le mouvement de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue;

h) doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue, la rotation de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue, dans le plan mi-sagittal, de manière que l'angle entre la tête et le torse ne soit, à aucun moment au cours de l'essai, supérieur à 45° par rapport à l'angle entre la tête et le torse avant l'essai.

Dynamic testing — levelling device

(2) An infant restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.1 must conform to the requirements of paragraphs (1)(a) and (b) if the restraint system is equipped with a levelling device and the adjustment position of each component of the restraint system, except the levelling device, is in accordance with the manufacturer's instructions.

Continuous seat back

(3) The continuous seat back referred to in paragraphs (1)(g) and (h) must
(a) have a height of at least 500 mm;

(2) Tout ensemble de retenue pour bébé qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.1 doit être conforme aux exigences des alinéas (1)a) et b) s'il est muni d'un dispositif de nivellement et que tous les éléments de l'ensemble, sauf le dispositif de nivellement, sont ajustés à la position de réglage conformément aux instructions du fabricant.

Essai dynamique — dispositif de nivellement

(3) Le dossier continu visé aux alinéas (1)g) et h) :
a) doit avoir une hauteur d'au moins 500 mm;

Dossier continu

	<p>(b) have a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a); and</p> <p>(c) not impose any loads on the top of the head of the anthropomorphic test device during the dynamic test referred to in subsection (1).</p>	<p>b) doit avoir une largeur d'au moins 200 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa a);</p> <p>c) ne doit pas imposer de charge sur le dessus de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai durant l'essai dynamique visé au paragraphe (1).</p>	
<p>Measurement of height — paragraph (3)(a)</p>	<p>(4) The height referred to in paragraph (3)(a) must be measured in a plane parallel to the surface of the seat back of the infant restraint system and orthogonal to the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the restraint system, from the lowest point of the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.</p>	<p>(4) La hauteur visée à l'alinéa (3)a) doit être mesurée dans un plan parallèle à la surface du dossier de l'ensemble de retenue pour bébé et orthogonal au plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble de retenue, à partir du point le plus bas de la surface assise de l'ensemble de retenue auquel touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.</p>	<p>Mesure de la hauteur — alinéa (3)a)</p>
<p>Exception</p>	<p>(5) Despite paragraph (3)(b), if the infant restraint system provides surfaces for the support of the sides of the torso, and those surfaces extend at least 100 mm forward from the padded surface of the portion of the restraint system provided for the support of the head of the anthropomorphic test device, the restraint system may have a continuous seat back width of not less than 150 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (3)(a).</p>	<p>(5) Malgré l'alinéa (3)b), s'il comporte des surfaces qui sont destinées à soutenir les côtés du torse et qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble de retenue pour bébé servant de support à la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, l'ensemble de retenue peut avoir un dossier continu d'une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa (3)a).</p>	<p>Exception</p>
<p>Restraint system with means of automatic repositioning</p>	<p>(6) If an infant restraint system that has a means of automatically repositioning the seating surface is subjected, in any adjustment position, to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.1, an opening that is exposed and larger than 6.4 mm before the test must not become smaller during the test as a result of the movement of the seating surface relative to the other parts of the restraint system.</p>	<p>(6) Si l'ensemble de retenue pour bébé disposant d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise est soumis, à n'importe quelle position de réglage, à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.1, aucune ouverture apparente de plus de 6,4 mm avant l'essai ne doit rapetisser pendant l'essai à la suite du déplacement de la surface assise par rapport aux autres parties de l'ensemble de retenue.</p>	<p>Ensemble de retenue disposant de moyen de repositionnement automatique</p>
	<p>INFORMATION</p>	<p>RENSEIGNEMENTS</p>	
<p>Information</p>	<p>316. (1) Every infant restraint system must have stitched onto it, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner, the following information:</p> <p>(a) the name and principal place of business of the company that manufactured, imported or sold the restraint system;</p> <p>(b) the model name and number of the restraint system;</p> <p>(c) the date of manufacture of the restraint system, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages;</p> <p>(d) a statement indicating — in units based on the International System of Units followed by the corresponding imperial units in parentheses — the mass and height range of the infants for whom the manufacturer recommends the restraint system;</p> <p>(e) a warning indicating</p> <p>(i) that the restraint system must be used only in a forward-facing seating position equipped with a vehicle seat belt or a lower universal anchorage system,</p>	<p>316. (1) Tout ensemble de retenue pour bébé doit porter les renseignements ci-après piqués à même le tissu ou imprimés de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur l'ensemble de retenue, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente :</p> <p>a) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l'ensemble de retenue et l'adresse de son établissement principal;</p> <p>b) les nom et numéro de modèle de l'ensemble de retenue;</p> <p>c) la date de fabrication de l'ensemble de retenue, présentée de façon que l'année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l'annexe 5;</p> <p>d) une mention indiquant — en unités basées sur le Système international d'unités suivies, entre parenthèses, des unités impériales correspondantes — les masses et tailles minimales et maximales des bébés pour lesquels le fabricant recommande l'ensemble de retenue;</p> <p>e) une mise en garde indiquant :</p> <p>(i) que l'ensemble de retenue ne doit être utilisé qu'à une place assise orientée vers l'avant</p>	<p>Renseignements</p>

- (ii) that the restraint system must be in a rear-facing position when it is used for an infant,
- (iii) that the restraint system must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by either of the following means and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap:
 - (A) a lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, or
 - (B) a vehicle seat belt, if the restraint system is installed in a seating position that is not equipped with a lower universal anchorage system, and
- (iv) if the restraint system is equipped with belts for restraining an infant, that the belts must be snugly adjusted around the infant; and
- (f) an installation diagram that shows the restraint system
 - (i) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a lap belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap,
 - (ii) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a continuous-loop lap and shoulder belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap, and
 - (iii) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, and secured to the vehicle by means of a lower connector system and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap.

- et munie d'une ceinture de sécurité du véhicule ou d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures,
- (ii) que l'ensemble de retenue doit être placé de façon à être orienté vers l'arrière, lorsqu'il est utilisé pour un bébé,
- (iii) que l'ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule de la manière illustrée dans les instructions d'installation, par l'un ou l'autre des moyens d'attache ci-après et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache :
 - (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
 - (B) une ceinture de sécurité du véhicule, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (iv) si l'ensemble de retenue est muni de ceintures pour retenir le bébé, que ces ceintures doivent être ajustées étroitement au corps du bébé;
- f) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble de retenue selon les manières suivantes :
 - (i) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
 - (ii) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
 - (iii) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures et est assujéti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache.

Official languages and print size

(2) The information referred to in subsection (1) must be in both official languages and in characters of at least 10 points, except for the words “year/année”, “month/mois” and “day/jour” under the date of manufacture, which may be in characters of at least 8 points.

Visibility of information

(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (f) must be fully visible at all times, even when

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être dans les deux langues officielles et en caractères d'au moins 10 points, à l'exception des mots « année/year », « mois/month » et « jour/day », sous la date de fabrication, lesquels peuvent être en caractères d'au moins 8 points.

(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)(d) à (f) doivent être complètement visibles en tout

Langues officielles et taille des caractères

Visibilité des renseignements

	the restraint system is occupied, whether the restraint system is installed with or without a removable base.	temps, que l'ensemble de retenue soit occupé ou non et qu'il soit installé avec ou sans la base amovible.	
Warning — air bag	317. (1) Every infant restraint system must bear the air bag warning label shown in Schedule 6, and the label must conform to the requirements of that schedule.	317. (1) Tout ensemble de retenue pour bébé doit porter l'étiquette de mise en garde concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui est conforme aux exigences de cette annexe.	Mise en garde — sac gonflable
Idem	(2) The label referred to in subsection (1) must be affixed in a permanent manner at either of the following locations and be fully visible to a person installing the restraint system: (a) on the side of the restraint system that will face the right front passenger door when the restraint system is facing rearward; or (b) at the location where the infant's head would rest or adjacent to that location.	(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) doit être apposée de façon permanente et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble de retenue, à l'un ou l'autre des endroits suivants : a) sur le côté de l'ensemble de retenue qui fera face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble de retenue est orienté vers l'arrière; b) à l'endroit où la tête du bébé reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.	Idem
Installation instructions	318. (1) Every infant restraint system must be accompanied by printed instructions, in both official languages, that set out a step-by-step procedure, including diagrams, for (a) installing and securing the restraint system in a vehicle; (b) installing the restraint system in an aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.2 of Test Method 213.1; (c) positioning an infant in the restraint system; and (d) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the infant.	318. (1) Tout ensemble de retenue pour bébé doit être accompagné d'instructions imprimées, dans les deux langues officielles, qui indiquent, notamment à l'aide de diagrammes, la marche à suivre détaillée pour : a) installer l'ensemble de retenue dans un véhicule et l'y assujettir; b) installer l'ensemble de retenue dans un siège pour passagers d'aéronef visé au paragraphe 2.1.2 de la Méthode d'essai 213.1; c) placer un bébé dans l'ensemble de retenue; d) ajuster toutes les parties de l'ensemble de retenue qui sont conçues pour retenir le bébé.	Instructions d'installation
Idem	(2) The instructions referred to in paragraph (1)(a) must state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle.	(2) Les instructions visées à l'alinéa (1)a) doivent indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujetti au véhicule.	Idem
Idem	(3) The instructions must (a) specify the classes of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the restraint system may or may not be used; (b) specify that the restraint system may be used with a lower universal anchorage system; (c) if the restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface, specify that the ability of the restraint system to change position must not be impeded; (d) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the restraint system; and (e) if the restraint system is manufactured with a removable base and the seating component of the restraint system is designed to be used in a vehicle with or without the base, specify whether the restraint system must be used with or without the base when the restraint system is installed in an aircraft passenger seat.	(3) Les instructions doivent : a) préciser les catégories de véhicules, les places assises et les types de ceintures de sécurité du véhicule avec lesquels l'ensemble de retenue peut être utilisé ou non; b) préciser que l'ensemble de retenue peut être utilisé avec un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs; c) si l'ensemble de retenue dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise, préciser que la modification de la position ne doit pas être gênée; d) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur l'ensemble de retenue; e) si l'ensemble de retenue est fabriqué avec une base amovible et si l'élément siège de l'ensemble de retenue est conçu pour être utilisé, avec ou sans la base, dans un véhicule, préciser si l'ensemble de retenue doit être utilisé avec ou sans la base, lorsqu'il est installé dans un siège pour passagers d'aéronef.	Idem
Storage of instructions	(4) Every infant restraint system must have a place for the storage of instructions.	(4) Tout ensemble de retenue pour bébé doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.	Rangement des instructions
	[319 to 399 reserved]	[319 à 399 réservés]	

PART 4

CMVSS 213.2 — BOOSTER SEATS

GENERAL

Interpretation	400. In this Part, “Test Method 213.2” means <i>Test Method 213.2 — Booster Seats</i> (January 2010), published by the Department of Transport.
Means of securing booster seat	401. (1) Subject to subsection (2), every booster seat must be designed to be secured to a vehicle (a) by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and (b) if the booster seat is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends its use, by means of the lower connector system, without using any other means of attachment.
Booster seat with tether strap	(2) If the booster seat is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, the booster seat must be designed to be secured to a vehicle (a) by means of the tether strap together with a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and (b) if the booster seat is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.
Forward movement of torso	(3) A booster seat must not have any part that limits the forward movement of the torso during frontal impact.
Audible or visible indication	402. Every booster seat that is equipped with a lower connector system must provide a clear, audible indication when each connector in a lower connector system is securely attached to the lower universal anchorage system or a clear, visual indication that each connector is securely attached to the lower universal anchorage system.
Flammability	403. Every booster seat must be constructed only of materials that conform to the requirements of section 302 of Schedule IV to the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> .

TETHER STRAP ATTACHMENTS AND WEBBING

Conformity with TSD 209	404. Every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that is part of a booster seat must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.
Webbing	405. Any webbing that is designed to secure a booster seat to a user-ready tether anchorage or to a lower universal anchorage system must (a) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, before being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of

PARTIE 4

NSVAC 213.2 — SIÈGES D’APPOINT

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation	400. Dans la présente partie, « Méthode d’essai 213.2 » s’entend de la <i>Méthode d’essai 213.2 — Sièges d’appoint</i> , dans sa version de janvier 2010 publiée par le ministère des Transports.	Interprétation
Moyens d’assujettir le siège d’appoint	401. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout siège d’appoint doit être conçu pour être assujetti à un véhicule : a) au moyen d’une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d’autres moyens d’attache; b) si le siège d’appoint est muni d’un système d’attaches inférieures et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de ce système, sans recourir à d’autres moyens d’attache.	Moyens d’assujettir le siège d’appoint
Siège d’appoint muni d’une courroie d’attache	(2) Si le siège d’appoint est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande son utilisation, le siège d’appoint doit être conçu pour être assujetti à un véhicule : a) au moyen de cette courroie et d’une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d’autres moyens d’attache; b) si le siège d’appoint est muni d’un système d’attaches inférieures et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie et du système d’attaches inférieures, sans recourir à d’autres moyens d’attache.	Siège d’appoint muni d’une courroie d’attache
Mouvement du torse vers l’avant	(3) Le siège d’appoint ne doit comporter aucun élément servant à limiter le mouvement du torse vers l’avant lors d’un impact frontal.	Mouvement du torse vers l’avant
Indication sonore ou visuelle	402. Tout siège d’appoint muni d’un système d’attaches inférieures doit donner une indication sonore claire au moment où chaque attache du système d’attaches inférieures est fixée solidement au dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieures ou une indication visuelle claire que chaque attache est fixée solidement à ce dispositif.	Indication sonore ou visuelle
Inflammabilité	403. Tout siège d’appoint doit être fait uniquement de matériaux conformes aux exigences de l’article 302 de l’annexe IV du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> .	Inflammabilité

ACCESSOIRES DE FIXATION DE COURROIES D’ATTACHE ET SANGLES

Conformité au DNT 209	404. Les accessoires de fixation de courroies d’attache et leurs pièces de réglage qui font partie d’un siège d’appoint doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.	Conformité au DNT 209
Sangles	405. Toute sangle conçue pour assujettir le siège d’appoint à l’ancrage d’attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieures doit : a) lorsqu’elle est mise à l’essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, avant de subir	Sangles

TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 or for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of at least 15 000 N;
 (b) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, after being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75% of its initial breaking strength; and
 (c) conform to the requirements of S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(3) to (6) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 ou l'essai de résistance aux micro-organismes précisé à la disposition S5.1f) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 15 000 N;
 b) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, après avoir subi l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 75 % de sa résistance à la rupture initiale;
 c) être conforme aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(3) à (6) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

CONTACTABLE SURFACES

SURFACES DE CONTACT

Rigid structural elements

406. Any rigid structural element underlying a contactable surface of a booster seat must not have
 (a) a protrusion, with any padding or flexible overlay material removed, of more than 9.5 mm; or
 (b) an exposed edge with a radius of less than 6.4 mm.

406. Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact du siège d'appoint ne doivent présenter :
 a) une fois tout rembourrage ou matériel de revêtement souple enlevé, aucune protubérance de plus de 9,5 mm;
 b) aucun bord exposé d'un rayon de moins de 6,4 mm.

Éléments d'armature rigides

TESTING

ESSAIS

Dynamic testing

407. A booster seat that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.2 must, when in any adjustment position,
 (a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element, and no partial separation exposing a surface with
 (i) a protrusion of more than 9.5 mm, or
 (ii) a radius of less than 6.4 mm;
 (b) remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began, except a component of the booster seat used to ensure that the vehicle seat belt is adjusted as recommended by the manufacturer;
 (c) except in the case of a booster seat tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration at the location of the accelerometer mounted in the upper thorax of the anthropomorphic test device to not more than 60 g, except for intervals of not more than 3 ms;
 (d) except in the case of a booster seat tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration of the centre of gravity of the head of the anthropomorphic test device during the movement of the head towards the front of

407. Lorsqu'il est ajusté à n'importe quelle position de réglage, le siège d'appoint qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.2 :
 a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle exposant une surface qui, selon le cas :
 (i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,
 (ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;
 b) doit garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai, à l'exception d'un élément du siège d'appoint utilisé pour s'assurer que la ceinture de sécurité du véhicule est ajustée conformément aux instructions du fabricant;
 c) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 60 g l'accélération résultante, à l'emplacement de l'accéléromètre installé dans la partie supérieure du thorax du dispositif anthropomorphe d'essai, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms;
 d) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des

Essai dynamique

the vehicle to not more than 80 g, except for intervals of not more than 3 ms, unless it is established that any resultant acceleration above 80 g is caused by another part of the anthropomorphic test device striking its head;

(e) except in the case of a booster seat tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), not allow any portion of the head of the anthropomorphic test device to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that is 813 mm forward of the Z point on the standard seat assembly, measured along the SORL; and

(f) except in the case of a booster seat tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), not allow either knee pivot point to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that is 915 mm forward of the Z point on the standard seat assembly, measured along the SORL.

États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 80 g l'accélération résultante du centre de gravité de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai lors du mouvement de celle-ci vers l'avant du véhicule, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms, à moins qu'il ne soit établi que l'accélération résultante au-delà de 80 g est causée par une autre partie du dispositif anthropomorphe d'essai qui entre en contact avec la tête de celui-ci;

e) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucune partie de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui est situé à 813 mm en avant du point Z sur le siège normalisé, mesuré le long de la LROS;

f) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucun point d'articulation des genoux de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui est situé à 915 mm en avant du point Z sur le siège normalisé, mesuré le long de la LROS.

ASTM
D3574-08

408. After the application of a preload of 175 N to the booster seat, the booster seat, including any padding or covering, must not deflect more than 25 mm under the application of a vertical force of 2 250 N applied anywhere on the upper seating surface of the booster seat through the apparatus described in section 17 of ASTM D3574-08, *Standard Test Methods for Flexible Cellular Materials — Slab, Bonded, and Molded Urethane Foams*, published by ASTM International.

408. Après l'application d'une précharge de 175 N sur le siège d'appoint, celui-ci, y compris tout rembourrage ou revêtement, ne doit pas fléchir de plus de 25 mm sous l'effet d'une force verticale de 2 250 N appliquée n'importe où sur la surface assise supérieure du siège d'appoint au moyen de l'appareil indiqué à l'article 17 de la norme ASTM D3574-08 de l'ASTM International, et intitulée *Standard Test Methods for Flexible Cellular Materials — Slab, Bonded, and Molded Urethane Foams*.

ASTM
D3574-08

INFORMATION

Information

409. (1) Every booster seat must have stitched onto it, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner, the following information:

- (a) the name and principal place of business of the company that manufactured, imported or sold the booster seat;
- (b) the model name and number of the booster seat;
- (c) the date of manufacture of the booster seat, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages;

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

409. (1) Tout siège d'appoint doit porter les renseignements ci-après piqués à même le tissu ou imprimés de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur le siège, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente :

- a) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu le siège d'appoint et l'adresse de son établissement principal;
- b) les nom et numéro de modèle du siège d'appoint;
- c) la date de fabrication du siège d'appoint, présentée de façon à ce que l'année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l'annexe 5;

	<p>(d) a statement indicating that the booster seat must be used only by persons whose mass is at least 18 kg;</p> <p>(e) a statement indicating — in units based on the International System of Units followed by the corresponding imperial units in parentheses — the mass and height range of the persons for whom the manufacturer recommends the booster seat; and</p> <p>(f) an installation diagram that shows the booster seat occupant restrained to the vehicle by means of a continuous-loop lap and shoulder belt and the booster seat installed as recommended by the manufacturer, and</p> <p>(i) if the booster seat is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, the booster seat secured to the vehicle by means of the tether strap, and</p> <p>(ii) if the booster seat is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends its use, the booster seat secured to the vehicle by means of the lower connector system.</p>	<p>d) une mention indiquant que le siège d’appoint ne doit être utilisé que par des personnes dont la masse est d’au moins 18 kg;</p> <p>e) une mention indiquant — en unités basées sur le Système international d’unités suivies, entre parenthèses, des unités impériales correspondantes — les masses et tailles minimales et maximales des personnes pour lesquelles le fabricant recommande le siège d’appoint;</p> <p>f) un diagramme d’installation qui illustre l’occupant du siège d’appoint retenu au véhicule au moyen d’une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et le siège installé selon les recommandations du fabricant, de même que :</p> <p>(i) si le siège d’appoint est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande son utilisation, le siège assujéti au véhicule au moyen de cette courroie,</p> <p>(ii) si le siège d’appoint est muni d’un système d’attaches inférieures et que le fabricant recommande son utilisation, le siège assujéti au véhicule au moyen de ce système.</p>	
Official languages and print size	(2) The information referred to in subsection (1) must be in both official languages and in characters of at least 10 points, except for the words “year/année”, “month/mois” and “day/jour” under the date of manufacture, which may be in characters of at least 8 points.	(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être dans les deux langues officielles et en caractères d’au moins 10 points à l’exception des mots « année/year », « mois/month » et « jour/day », sous la date de fabrication, lesquels peuvent être en caractères d’au moins 8 points.	Langues officielles et taille des caractères
Visibility of information	(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (f) must be fully visible at all times, even when the booster seat is occupied.	(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)d) à f) doivent être complètement visibles en tout temps, que le siège d’appoint soit occupé ou non.	Visibilité des renseignements
Installation instructions	410. (1) Every booster seat must be accompanied by printed instructions, in both official languages, that set out a step-by-step procedure, including diagrams, for	410. (1) Tout siège d’appoint doit être accompagné d’instructions imprimées, dans les deux langues officielles, qui indiquent, notamment à l’aide de diagrammes, la marche à suivre détaillée pour :	Instructions d’installation
	<p>(a) installing and securing the booster seat in a vehicle;</p> <p>(b) positioning a person in the booster seat; and</p> <p>(c) adjusting every part of the booster seat.</p>	<p>a) installer le siège d’appoint dans un véhicule et l’y assujéti;</p> <p>b) placer la personne dans le siège d’appoint;</p> <p>c) ajuster toutes les parties du siège d’appoint.</p>	
Idem	(2) The instructions referred to in paragraph (1)(a) must state that the booster seat, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle.	(2) Les instructions visées à l’alinéa (1)a) doivent indiquer que le siège d’appoint, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule.	Idem
Idem	(3) The instructions must	(3) Les instructions doivent :	Idem
	<p>(a) specify the classes of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the booster seat may or may not be used;</p> <p>(b) specify whether the booster seat may be used with a lower universal anchorage system; and</p> <p>(c) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the booster seat.</p>	<p>a) préciser les catégories de véhicules, les places assises et les types de ceintures de sécurité du véhicule avec lesquels le siège d’appoint peut être utilisé ou non;</p> <p>b) préciser si le siège d’appoint peut être utilisé avec un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieures;</p> <p>c) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur le siège d’appoint.</p>	
Storage of instructions	(4) Every booster seat must have a place for the storage of instructions.	(4) Tout siège d’appoint doit être muni d’un emplacement pour ranger les instructions.	Rangement des instructions
	[411 to 499 reserved]	[411 à 499 réservés]	

PART 5

CMVSS 213.3 — RESTRAINT SYSTEMS FOR DISABLED PERSONS

GENERAL

Interpretation

500. In this Part, “Test Method 213.3” means *Test Method 213.3 — Restraint Systems for Disabled Persons* (January 2010), published by the Department of Transport.

Restraint of torso and crotch

501. Every restraint system for disabled persons must

- (a) restrain the upper torso by means of
 - (i) in the case of a forward-facing restraint system,
 - (A) belts passing over each shoulder, or
 - (B) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 514, or
 - (ii) in the case of a rear-facing restraint system, belts passing over each shoulder;
- (b) restrain the lower torso by means of
 - (i) a pelvic restraint making an angle of at least 45° but not more than 90° with the seating surface of the restraint system at the pelvic restraint attachment points, or
 - (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 514; and
- (c) in the case of a forward-facing restraint system, restrain the crotch by means of
 - (i) a crotch belt that is connectable to the pelvic restraint or to any other device used to restrain the lower torso, or
 - (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 514.

Means of securing restraint system

502. (1) Subject to subsection (2), every mass-produced restraint system for disabled persons must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and
- (b) if the restraint system is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends its use, by means of the lower connector system, without using any other means of attachment.

Restraint system with tether strap

(2) If the mass-produced restraint system for disabled persons is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, the restraint system must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of the tether strap together with a vehicle seat belt, without using any other means of attachment; and

PARTIE 5

NSVAC 213.3 — ENSEMBLES DE RETENUE POUR PERSONNE HANDICAPÉE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation

500. Dans la présente partie, « Méthode d’essai 213.3 » s’entend de la *Méthode d’essai 213.3 — Ensembles de retenue pour personne handicapée*, dans sa version de janvier 2010 publiée par le ministère des Transports.

Retenue du torse et du bassin

501. Tout ensemble de retenue pour personne handicapée doit assurer la retenue :

- a) du haut du torse :
 - (i) dans le cas d’un ensemble de retenue orienté vers l’avant,
 - (A) soit au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule,
 - (B) soit au moyen d’une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l’article 514,
 - (ii) dans le cas d’un ensemble de retenue orienté vers l’arrière, au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule;
- b) du bas du torse :
 - (i) soit au moyen d’une ceinture sous-abdominale formant un angle d’au moins 45° mais d’au plus 90° avec la surface assise de l’ensemble de retenue à la hauteur des points d’attache de la ceinture sous-abdominale,
 - (ii) soit au moyen d’une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l’article 514;
- c) du bassin, dans le cas d’un ensemble de retenue orienté vers l’avant :
 - (i) soit au moyen d’une ceinture d’entrejambe qui peut être reliée à la ceinture sous-abdominale ou à tout autre dispositif de retenue du bas du torse,
 - (ii) soit au moyen d’une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l’article 514.

502. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série doit être conçu pour être assujetti à un véhicule :

- a) au moyen d’une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d’autres moyens d’attache;
- b) si l’ensemble de retenue est muni d’un système d’attaches inférieures et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de ce système, sans recourir à d’autres moyens d’attache.

Moyens d’assujettir l’ensemble de retenue

(2) Si l’ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande son utilisation, l’ensemble de retenue doit être conçu pour être assujetti à un véhicule :

- a) au moyen de cette courroie et d’une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d’autres moyens d’attache;

Ensemble de retenue muni d’une courroie d’attache

	(b) if the restraint system is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.	b) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie et du système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens d'attache.	
Audible or visible indication	503. Every mass-produced restraint system for disabled persons that is equipped with a lower connector system must provide a clear, audible indication when each connector in a lower connector system is securely attached to the lower universal anchorage system or a clear, visual indication that each connector is securely attached to the lower universal anchorage system.	503. Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et muni d'un système d'attaches inférieures doit donner une indication sonore claire au moment où chaque attache du système d'attaches inférieures est fixée solidement au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ou une indication visuelle claire que chaque attache est fixée solidement à ce dispositif.	Indication sonore ou visuelle
Custom restraint system	504. (1) Every custom restraint system for a disabled person, other than a custom restraint system for a disabled person that is designed to be used only in school buses, must be designed to be secured to a vehicle by means of a vehicle seat belt together with the tether strap provided with the restraint system, without using any other means of attachment.	504. (1) Tout ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée, à l'exception d'un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé seulement dans un autobus scolaire, doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule et de la courroie d'attache qui est fournie avec l'ensemble de retenue, sans recourir à d'autres moyens d'attache.	Ensemble de retenue sur mesure
Custom restraint system — school buses	(2) Every custom restraint system for a disabled person that is designed to be used only in school buses must be designed to be secured to a school bus by either or both of the following means: (a) a vehicle seat belt together with the tether strap provided with the restraint system, without using any other means of attachment; and (b) belts that wrap around a school bus seat or seat back, without using any other means of attachment.	(2) Tout ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé seulement dans un autobus scolaire doit être conçu pour être assujéti à l'autobus par l'un ou l'autre des moyens suivants ou les deux : a) une ceinture de sécurité du véhicule et la courroie d'attache qui est fournie avec l'ensemble de retenue, sans recourir à d'autres moyens d'attache; b) des ceintures qui entourent le siège ou le dossier du siège de l'autobus, sans recourir à d'autres moyens d'attache.	Ensemble de retenue sur mesure — autobus scolaires
Flammability	505. Every restraint system for disabled persons must be constructed only of materials that conform to the requirements of section 302 of Schedule IV to the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> .	505. Tout ensemble de retenue pour personne handicapée doit être fait uniquement de matériaux conformes aux exigences de l'article 302 de l'annexe IV du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> .	Inflammabilité
	BELTS, BUCKLES AND WEBBING	CEINTURES, ATTACHES ET SANGLES	
Belts	506. Every belt that is part of a restraint system for disabled persons and that is designed to restrain a disabled person must not impose on the person any loads that result from the mass of the restraint system.	506. Toute ceinture qui fait partie d'un ensemble de retenue pour personne handicapée et qui est conçue pour retenir la personne handicapée ne doit imposer à la personne aucune charge provenant de la masse de l'ensemble de retenue.	Ceintures
Release mechanism of a belt	507. Every release mechanism of a belt used in a restraint system for disabled persons must (a) be easy to locate and to operate and be readily accessible to a person assisting the disabled person; (b) be designed to minimize the possibility of accidental release; and (c) not be of the hook and loop fastener type (for example, a Velcro-type fastener).	507. Tout dispositif d'ouverture de la ceinture utilisé dans un ensemble de retenue pour personne handicapée : a) doit être rapidement repérable, facile à actionner et facilement accessible à quiconque assiste la personne handicapée; b) doit être conçu pour réduire au minimum les risques d'ouverture accidentelle; c) ne doit pas être du type à fermeture à boucles et à crochets (par exemple, une bande de type velcro).	Dispositif d'ouverture de la ceinture
Conformity with TSD 209	508. Every belt buckle and related piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that	508. Les attaches de ceinture et leurs pièces de réglage ainsi que les accessoires de fixation de courroie d'attache et leurs pièces de réglage qui	Conformité au DNT 209

are part of a restraint system for disabled persons must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

Belts or movable surfaces designed to restrain a person — mass-produced restraint systems

509. Every belt or movable surface that is part of a mass-produced restraint system for disabled persons and that is designed to restrain a disabled person must be adjustable to snugly fit a person whose mass and height are within the ranges indicated in the statement referred to in paragraph 521(1)(d), when the person is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(c).

Belt buckles — mass-produced restraint systems

510. Every belt buckle that is fitted on a belt designed to restrain a disabled person in a mass-produced restraint system for disabled persons must

- (a) under the conditions set out in section 3 of Test Method 213.3,
 - (i) not release when a force of less than 40 N is applied, and
 - (ii) release when a force of at least 40 N but not more than 62 N is applied;
- (b) under the conditions set out in section 5 of Test Method 213.3, release when a force of not more than 71 N is applied;
- (c) conform to the requirements of S4.3(d)(2) of TSD 209, except that the surface area of a belt buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²;
- (d) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209; and
- (e) not release during the dynamic tests specified in section 4 of Test Method 213.3.

Belt buckles — custom restraint systems

511. Every belt buckle that is fitted on a belt designed to restrain a disabled person in a custom restraint system for a disabled person must

- (a) under the conditions set out in section 6 of Test Method 213.3,
 - (i) not release when a force of less than 40 N is applied, and
 - (ii) release when a force of at least 40 N but not more than 71 N is applied;
- (b) conform to the requirements of S4.3(d)(2) of TSD 209, except that the surface area of a belt buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²; and
- (c) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209.

Webbing

512. Any webbing that is designed to secure a restraint system for disabled persons to a user-ready tether anchorage or to a lower universal anchorage

font partie d'un ensemble de retenue pour personne handicapée doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.

509. Toute ceinture ou surface mobile qui fait partie d'un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et qui est conçue pour retenir la personne handicapée doit être réglable de façon à s'ajuster étroitement au corps d'une personne dont la masse et la taille se situent dans les limites indiquées à la mention visée à l'alinéa 521(1)d), lorsque cette personne est placée dans l'ensemble de retenue conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)b) et que l'ensemble de retenue est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)c).

510. Les attaches de ceinture dont sont munies les ceintures conçues pour retenir une personne handicapée dans un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série :

- a) dans les conditions prévues à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.3 :
 - (i) ne doivent pas s'ouvrir lorsqu'une force de moins de 40 N est appliquée,
 - (ii) doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au moins 40 N mais d'au plus 62 N est appliquée;
- b) dans les conditions prévues à l'article 5 de la Méthode d'essai 213.3 doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au plus 71 N est appliquée;
- c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d)(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface des attaches de ceinture actionnées par un bouton-poussoir doit être d'au moins 385 mm²;
- d) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3g) du DNT 209;
- e) ne doivent pas s'ouvrir lors des essais dynamiques précisés à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.3.

511. Les attaches de ceinture dont sont munies les ceintures conçues pour retenir une personne handicapée dans un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée :

- a) dans les conditions prévues à l'article 6 de la Méthode d'essai 213.3 :
 - (i) ne doivent pas s'ouvrir lorsqu'une force de moins de 40 N est appliquée,
 - (ii) doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au moins 40 N et d'au plus 71 N est appliquée;
- b) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d)(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface des attaches de ceinture actionnées par un bouton-poussoir doit être d'au moins 385 mm²;
- c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3g) du DNT 209.

512. Toute sangle conçue soit pour assujettir l'ensemble de retenue pour personne handicapée à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif

Ceintures ou surfaces mobiles conçues pour retenir la personne — ensemble de retenue fabriqué en série

Attaches de ceinture — ensemble de retenue fabriqué en série

Attaches de ceinture — ensemble de retenue sur mesure

Sangles

system, or to restrain a disabled person within the restraint system, must

(a) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, before being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 or for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of

(i) at least 15 000 N, in the case of webbing designed to secure the restraint system to the user-ready tether anchorage or to the lower universal anchorage system, or

(ii) at least 11 000 N, in the case of webbing designed to restrain a disabled person within the restraint system;

(b) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, after being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75 % of its initial breaking strength;

(c) conform to the requirements of S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(3) to (6) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*;

(d) in the case of a custom restraint system for a disabled person, have a width of not less than 38 mm, measured as specified in S5.1(a) of TSD 209, if contactable by the torso of a disabled person when the person is positioned in the restraint system; and

(e) in the case of a mass-produced restraint system for disabled persons, have a width of not less than 38 mm, measured as specified in S5.1(a) of TSD 209, if contactable by the torso of a disabled person when the person is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(c).

universel d'ancrages d'attaches inférieurs, soit pour retenir la personne handicapée dans l'ensemble de retenue doit :

a) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, avant de subir l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 ou l'essai de résistance aux micro-organismes précisé à la disposition S5.1f) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture :

(i) d'au moins 15 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour assujettir l'ensemble de retenue à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,

(ii) d'au moins 11 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour retenir la personne handicapée dans l'ensemble de retenue;

b) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, après avoir subi l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 75 % de sa résistance à la rupture initiale;

c) être conforme aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(3) à (6) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;

d) dans le cas d'un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée, avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse de la personne handicapée peut toucher la sangle lorsque cette personne est placée dans l'ensemble de retenue;

e) dans le cas l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série, avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse de la personne handicapée peut toucher la sangle lorsque cette personne est placée dans l'ensemble de retenue conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)b) et que l'ensemble de retenue est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)c).

CONTACTABLE SURFACES

Removable surfaces

513. A surface of a restraint system for disabled persons that is placed in front of the disabled person must be removable when the restraint system is installed in a vehicle, unless the surface is designed to restrain the person.

Cross-sections of surface

514. Every horizontal cross-section of a surface of a restraint system for disabled persons that is designed to limit the forward movement of a disabled person must be flat or concave, and every vertical longitudinal cross-section of that surface

SURFACES DE CONTACT

Surfaces amovibles

513. À l'exception d'une surface conçue pour retenir la personne, toute surface de l'ensemble de retenue pour personne handicapée qui est placée devant la personne handicapée doit pouvoir s'enlever lorsque l'ensemble de retenue est installé dans un véhicule.

Coupes transversales d'une surface

514. Toute coupe transversale horizontale d'une surface d'un ensemble de retenue pour personne handicapée qui est conçue pour limiter le mouvement de la personne handicapée vers l'avant doit être plate ou concave, et toute coupe longitudinale

must be flat or convex with a radius of curvature of the underlying structure of not less than 50 mm.

verticale de cette surface doit être plate ou convexe avec un rayon de courbure de la structure sous-jacente d'au moins 50 mm.

Rigid structural elements

515. Any rigid structural element underlying a contactable surface of a restraint system for disabled persons must not have

- (a) a protrusion, with any padding or flexible overlay material removed, of more than 9.5 mm; or
- (b) an exposed edge with a radius of less than 6.4 mm.

515. Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact de l'ensemble de retenue pour personne handicapée ne doivent présenter :

- a) une fois tout rembourrage ou matériel de revêtement souple enlevé, aucune protubérance de plus de 9,5 mm;
- b) aucun bord exposé d'un rayon de moins de 6,4 mm.

Éléments d'armature rigides

Surface contactable by head — custom restraint system for a disabled person

516. (1) Every surface of a custom restraint system for a disabled person that is contactable by the head of a disabled person when the person is positioned in the restraint system must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 7 of Test Method 213.3, has

- (a) a resistance of not less than 4 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance;
- (b) a thickness of not less than 12 mm, if the material has a resistance of not less than 12 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance; and
- (c) a thickness of not less than 19 mm, if the material has a resistance of not less than 4 kPa but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

516. (1) Toute surface de l'ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui peut entrer en contact avec la tête de la personne handicapée, lorsque celle-ci est placée dans l'ensemble de retenue, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie et de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 7 de la Méthode d'essai 213.3, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- b) une épaisseur d'au moins 12 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 12 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa mais de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

Surface qui peut entrer en contact avec la tête — ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée

Surface contactable by head — mass-produced restraint system for disabled persons

(2) Every surface of a mass-produced restraint system for disabled persons that is contactable by the head of a disabled person when the person is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 524(1)(c) must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 7 of Test Method 213.3, has

- (a) a resistance of not less than 4 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance;
- (b) a thickness of not less than 12 mm, if the material has a resistance of not less than 12 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance; and
- (c) a thickness of not less than 19 mm, if the material has a resistance of not less than 4 kPa but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

(2) Toute surface de l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série qui peut entrer en contact avec la tête de la personne handicapée, lorsque celle-ci est placée dans l'ensemble de retenue conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)b) et que l'ensemble de retenue est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 524(1)c), doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie et de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 7 de la Méthode d'essai 213.3, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- b) une épaisseur d'au moins 12 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 12 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
- c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa mais de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

Surface qui peut entrer en contact avec la tête — ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série

TESTING

ESSAIS

Inversion testing

517. If a restraint system for disabled persons is designed to be used in an aircraft, it must, when

517. Tout ensemble de retenue pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé dans un

Essai d'inversion

subjected to an inversion test in accordance with section 8 of Test Method 213.3, conform to the following requirements:

- (a) the restraint system must not fall out of the aircraft passenger seat belt at any time during the rotation or three-second immobilization period referred to in that section; and
- (b) the anthropomorphic test device must not fall out of the restraint system at any time during the rotation or three-second immobilization period referred to in that section.

Dynamic testing

518. (1) A mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.3 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 521(1)(f)(ii),

- (a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element, and no partial separation exposing a surface with
 - (i) a protrusion of more than 9.5 mm, or
 - (ii) a radius of less than 6.4 mm;
- (b) remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test;
- (c) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration at the location of the accelerometer mounted in the upper thorax of the anthropomorphic test device to not more than 60 g, except for intervals of not more than 3 ms; and
- (d) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), limit the resultant acceleration of the centre of gravity of the head of the anthropomorphic test device during the movement of the head towards the front of the vehicle to not more than 80 g, except for intervals of not more than 3 ms, unless it is established that any resultant acceleration above 80 g is caused by another part of the anthropomorphic test device striking its head.

Dynamic testing — levelling device

(2) A rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.3 must conform to the requirements of paragraphs (1)(a) and (b) if the restraint system is equipped with a levelling device and

- (a) the adjustment position of the levelling device is not in accordance with the manufacturer's instructions; and

aéronef doit, lorsqu'il est soumis à un essai d'inversion conformément à l'article 8 de la Méthode d'essai 213.3, être conforme aux exigences suivantes :

- a) l'ensemble de retenue ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passagers d'aéronef ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visés à cet article;
- b) le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble de retenue ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visés à cet article.

518. (1) Lorsqu'il est ajusté à une position de réglage ne comportant pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 521(1)(f)(ii), l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.3 :

- a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle exposant une surface qui, selon le cas :
 - (i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,
 - (ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;
- b) doit garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai;
- c) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 60 g l'accélération résultante, à l'emplacement de l'accéléromètre installé dans la partie supérieure du thorax du dispositif anthropomorphe d'essai, sauf pour des intervalles ne dépassant pas 3 ms;
- d) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, doit limiter à au plus 80 g l'accélération résultante du centre de gravité de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai lors du mouvement de celle-ci vers l'avant du véhicule, sauf pour les intervalles ne dépassant pas 3 ms, à moins qu'il ne soit établi que l'accélération résultante au-delà de 80 g est causée par une autre partie du dispositif anthropomorphe d'essai qui entre en contact avec la tête de celui-ci.

Essai dynamique

(2) Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'arrière qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.3 doit être conforme aux exigences des alinéas (1)a) et b) s'il est muni d'un dispositif de nivellement et si, à la fois :

- a) le dispositif de nivellement est ajusté une position de réglage qui n'est pas conforme aux instructions du fabricant;

Essai dynamique — dispositif de nivellement

(b) the other components of the restraint system are in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 521(1)(f)(ii).

Forward-facing mass-produced restraint system

519. A forward-facing mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.3 must not, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 521(1)(f)(ii),

(a) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), allow any portion of the head of the anthropomorphic test device to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that, measured along the SORL, is

(i) 720 mm forward of the Z point on the standard seat assembly in the case of a restraint system designed to be used by a person whose mass is not more than 30 kg, and

(ii) 813 mm forward of the Z point on the standard seat assembly for a restraint system designed to be used by a person whose mass is more than 30 kg;

(b) except in the case of a restraint system tested with the anthropomorphic test device specified in subpart S, part 572, chapter V, title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2009), allow either knee pivot point to pass through the vertical transverse plane — shown as the forward excursion limit in Figures 5 and 6 of Schedule 7 — that is 915 mm forward of the Z point on the standard seat assembly, measured along the SORL; and

(c) allow the angle between the restraint system's back support surface and seating surface to be less than 45° at the completion of the test.

Rear-facing mass-produced restraint system

520. A rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.3 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 521(1)(f)(ii),

(a) retain the torso of the anthropomorphic test device within the restraint system, and not allow any portion of the target points on either side of the device's head, located on the transverse axis passing through the centre of mass of the device's head and perpendicular to the head's midsagittal plane, to pass at any time, during or immediately after the test, either through the transverse orthogonal planes formed by the

b) les autres éléments de l'ensemble de retenue sont ajustés à une position de réglage ne comportant pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 521(1)(f)(ii).

519. L'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'avant qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.3, lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 521(1)(f)(ii) :

a) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucune partie de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui, mesuré le long de la LROS est situé :

(i) à 720 mm en avant du point Z, sur le siège normalisé, dans le cas d'un ensemble de retenue conçu pour être utilisé par une personne d'au plus 30 kg,

(ii) à 813 mm en avant du point Z, sur le siège normalisé, dans le cas d'un ensemble de retenue conçu pour être utilisé par une personne de plus de 30 kg;

b) sauf dans le cas d'un ensemble de retenue mis à l'essai avec le dispositif anthropomorphe d'essai précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 1^{er} octobre 2009, ne doit permettre à aucun point d'articulation des genoux de passer à travers le plan vertical transversal — lequel plan correspond à la limite de déplacement avant aux figures 5 et 6 de l'annexe 7 — qui est situé à 915 mm en avant du point Z sur le siège normalisé, mesuré le long de la LROS;

c) ne doit pas présenter un angle entre la surface de l'ensemble de retenue destinée à soutenir le dos et la surface assise de cet ensemble qui soit inférieur à 45° à la fin de l'essai.

520. L'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'arrière qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.3, lorsqu'il est réglé à une position de réglage ne comportant pas de mise en garde indiquée au sous-alinéa 521(1)(f)(ii) :

a) doit retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble de retenue et faire en sorte qu'aucune partie des points repères situés de part et d'autre de la tête du dispositif, situé dans l'axe transversal passant à travers le centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal de la tête, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après

Ensemble de retenue fabriqué en série et orienté vers l'avant

Ensemble de retenue fabriqué en série et orienté vers l'arrière

extension of the seat back frontal surface plane of the restraint system and by the plane that passes through the uppermost point of the restraint system, as shown in Figure 7 of Schedule 7, or through the vertical transverse plane passing through point X on the standard seat assembly, as shown in Figure 8 of Schedule 7; and
 (b) not allow the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seating surface, to be more than 70° at any time during the test.

l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés par le plan prolongé de la surface avant du dossier de l'ensemble de retenue et par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue, comme l'indique la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège normalisé, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;

b) ne doit présenter, à aucun moment au cours de l'essai, un angle entre la verticale et la surface d'appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface assise, qui soit supérieur à 70°.

INFORMATION

RENSEIGNEMENTS

Information — mass-produced restraint systems

521. (1) Every mass-produced restraint system for disabled persons must have stitched onto it, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner, the following information:

- (a) the name and principal place of business of the company that manufactured, imported or sold the restraint system;
- (b) the model name and number of the restraint system;
- (c) the date of manufacture of the restraint system, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages;
- (d) a statement indicating — in units based on the International System of Units followed by the corresponding imperial units in parentheses — the mass and height range of the persons for whom the manufacturer recommends the restraint system when it is used in a forward-facing and, where applicable, a rear-facing position;
- (e) a statement indicating whether the restraint system conforms to the inversion test requirements referred to in section 517;
- (f) a warning indicating
 - (i) that the restraint system is designed for use by a disabled person,
 - (ii) if the restraint system is not designed to be used at certain adjustment positions or with trays or tables or certain webbing assemblies, that those adjustment positions, trays, tables or webbing assemblies must not be used,
 - (iii) if the restraint system is equipped with a lower connector system and is to be used by a disabled person with a mass of 30 kg or less, that the restraint system must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by either of the following means and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap:
 - (A) the lower connector system, if the restraint system is installed in a seating

Renseignements — ensembles de retenue fabriqués en série

521. (1) Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série doit porter les renseignements ci-après piqués à même le tissu ou imprimés de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur l'ensemble de retenue, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente :

- a) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l'ensemble de retenue et l'adresse de son établissement principal;
- b) les nom et numéro de modèle de l'ensemble de retenue;
- c) la date de fabrication de l'ensemble de retenue, présentée de façon que l'année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l'annexe 5;
- d) une mention indiquant — en unités basées sur le Système international d'unités suivies, entre parenthèses, des unités impériales correspondantes — les masses et tailles minimales et maximales des personnes pour lesquelles le fabricant recommande l'ensemble de retenue, lorsqu'il est orienté vers l'avant et lorsqu'il est orienté, le cas échéant, vers l'arrière;
- e) une mention indiquant si l'ensemble de retenue est conforme ou non aux exigences de l'essai d'inversion visé à l'article 517;
- f) une mise en garde indiquant :
 - (i) que l'ensemble de retenue est conçu pour être utilisé par une personne handicapée,
 - (ii) si l'ensemble de retenue n'a pas été conçu pour être utilisé à certaines positions de réglage ou avec des tablettes, des plateaux ou certaines sangles, que ni ces positions de réglage ni ces tablettes, plateaux ou sangles ne doivent être utilisés,
 - (iii) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures et est destiné à être utilisé par une personne handicapée dont la masse est de 30 kg ou moins, que cet ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule de la manière illustrée dans les instructions d'installation, par l'un ou l'autre des

position that is equipped with a lower universal anchorage system, or

(B) a vehicle seat belt, if the restraint system is installed in a seating position that is not equipped with a lower universal anchorage system,

(iv) if the restraint system is equipped with a lower connector system or a tether strap and is to be used by a disabled person with a mass of more than 30 kg, that the restraint system must be secured to the vehicle by means of a vehicle seat belt only,

(v) if the restraint system is not equipped with a lower connector system, that the restraint system must be secured to the vehicle as shown in the installation instruction by means of a vehicle seat belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap,

(vi) if the restraint system is equipped with belts for restraining a disabled person, that the belts provided with the restraint system must be snugly adjusted around the person, and

(vii) if the restraint system is equipped with a fixed or movable surface for restraining the disabled person and belts for restraining the disabled person, that the surface alone is not sufficient to restrain the person; and

(g) an installation diagram that shows the restraint system

(i) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a lap belt and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap,

(ii) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a continuous-loop lap and shoulder belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap, and

(iii) if the restraint system is equipped with a lower connector system, installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, and secured to the vehicle by means of the lower connector system and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap.

moyens d'attache ci-après et, si l'ensemble de retenue en est muni et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache :

(A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,

(B) une ceinture de sécurité du véhicule, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,

(iv) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures ou d'une courroie d'attache et est destiné à être utilisé par une personne handicapée dont la masse est de plus de 30 kg, que l'ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule seulement,

(v) si l'ensemble de retenue n'est pas muni d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule de la manière illustrée dans les instructions d'installation, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,

(vi) si l'ensemble de retenue est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen de ceintures, que les ceintures fournies avec l'ensemble de retenue doivent être ajustées étroitement au corps de la personne,

(vii) si l'ensemble de retenue est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen d'une surface fixe ou mobile et au moyen de ceintures, que la surface seule n'est pas suffisante pour retenir la personne;

g) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble de retenue selon les manières suivantes :

(i) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,

(ii) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,

(iii) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures, il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures et est assujéti

Official languages and print size	(2) The information referred to in subsection (1) must be in both official languages and in characters of at least 10 points, except for the words “year/année”, “month/mois” and “day/jour” under the date of manufacture, which may be in characters of at least 8 points.	au véhicule au moyen de ce système et, si l’ensemble de retenue est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d’attache.	Langues officielles et taille des caractères
Visibility of information	(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (g) must be fully visible at all times, even when the restraint system is occupied.	(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être dans les deux langues officielles et en caractères d’au moins 10 points, à l’exception des mots « année/year », « mois/month » et « jour/day », sous la date de fabrication, lesquels peuvent être en caractères d’au moins 8 points.	Visibilité des renseignements
Warning — school buses	522. (1) Every custom restraint system for a disabled person that is designed to be used only in school buses must bear the school bus restraint system warning label shown in Schedule 6, and the label must conform to the requirements of that schedule.	522. (1) Tout ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé seulement dans un autobus scolaire doit porter l’étiquette de mise en garde pour un ensemble de retenue dans un autobus scolaire qui figure à l’annexe 6 et qui est conforme aux exigences de cette annexe.	Mise en garde — autobus scolaires
Idem	(2) The label referred to in subsection (1) must be affixed in a permanent manner and be fully visible.	(2) L’étiquette visée au paragraphe (1) doit être apposée de façon permanente et être complètement visible.	Idem
Information — custom restraint systems	523. Every custom restraint system for a disabled person must be accompanied by a document, in both official languages, that contains the following information: (a) a statement that the restraint system must be used only by the person for whom the restraint system was designed; (b) the name and principal place of business of the company that manufactured, imported or sold the restraint system; (c) the date of manufacture of the restraint system, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages; (d) except in the case of a custom restraint system for a disabled person that is designed to be used only in school buses, a statement that the restraint system conforms to the prescribed standards applicable on the date of manufacture; (e) a statement indicating whether the restraint system conforms to the inversion test requirements referred to in section 517; (f) if the restraint system is designed to be used with a tether strap, a statement that the tether strap must be properly attached to the vehicle and indicating how to attach the tether strap; (g) a warning indicating (i) if the restraint system is not designed to be used at certain adjustment positions or with trays or tables or certain webbing assemblies, that those adjustment positions, trays, tables or webbing assemblies must not be used, (ii) if the restraint system has a belt with a hook and loop fastener (for example, a Velcro-type fastener) that is designed to restrain a disabled person, that the fastener alone is not	523. Tout ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée doit être accompagné d’un document, dans les deux langues officielles, qui comprend les renseignements suivants : <i>a)</i> une mention indiquant que l’ensemble de retenue est réservé à l’usage de la personne pour laquelle il a été conçu; <i>b)</i> le nom de l’entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l’ensemble de retenue et l’adresse de son établissement principal; <i>c)</i> la date de fabrication de l’ensemble de retenue, présentée de façon que l’année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l’annexe 5; <i>d)</i> sauf dans le cas d’un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée qui est conçu pour être utilisé seulement dans un autobus scolaire, une mention indiquant que l’ensemble de retenue est conforme aux normes réglementaires qui étaient applicables à la date de fabrication; <i>e)</i> une mention indiquant si l’ensemble de retenue est conforme ou non aux exigences de l’essai d’inversion visé à l’article 517; <i>f)</i> si l’ensemble de retenue est conçu pour être utilisé avec une courroie d’attache, une mention indiquant que la courroie d’attache doit être correctement fixée au véhicule et précisant la marche à suivre pour le faire; <i>g)</i> une mise en garde indiquant : (i) si l’ensemble de retenue n’a pas été conçu pour être utilisé à certaines positions de réglage ou avec des tablettes, des plateaux ou certaines sangles, que ni ces positions de réglage ni ces tablettes, plateaux ou sangles ne doivent être utilisés,	Renseignements — ensembles de retenue sur mesure

sufficient to restrain the disabled person, and that only belts that include buckles must be used to restrain the person, and
 (iii) if the restraint system is designed to restrain a disabled person by means of a fixed or movable surface and by means of belts, that the surface alone is not sufficient to restrain the person.

(ii) si l'ensemble de retenue comprend une ceinture à fermeture à boucles et à crochets (par exemple, une bande de type velcro) conçue pour être utilisée pour retenir une personne handicapée, que ce type de fermeture seul n'est pas suffisant pour retenir une personne handicapée et que seules des ceintures comportant des attaches doivent être utilisées à cette fin,
 (iii) si l'ensemble de retenue est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen d'une surface fixe ou mobile et au moyen de ceintures, que cette surface seule n'est pas suffisante pour retenir la personne.

Installation instructions

524. (1) Every mass-produced restraint system for disabled persons must be accompanied by printed instructions, in both official languages, that set out a step-by-step procedure, including diagrams, for
 (a) installing and securing the restraint system in a vehicle;
 (b) positioning a disabled person in the restraint system; and
 (c) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the person.

524. (1) Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série doit être accompagné d'instructions imprimées, dans les deux langues officielles, qui indiquent, notamment à l'aide de diagrammes, la marche à suivre détaillée pour :
 a) installer l'ensemble de retenue dans un véhicule et l'y assujettir;
 b) placer une personne handicapée dans l'ensemble de retenue;
 c) ajuster toutes les parties de l'ensemble de retenue qui sont conçues pour retenir la personne.

Instructions d'installation

Idem

(2) The instructions referred to in paragraph (1)(a) must state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle.

(2) Les instructions visées à l'alinéa (1)a) doivent indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule.

Idem

Idem

(3) The instructions must
 (a) specify the classes of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the restraint system may or may not be used;
 (b) specify whether the restraint system may be used with a lower universal anchorage system;
 (c) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the restraint system;
 (d) if the restraint system conforms to the inversion test requirements of section 517, provide a step-by-step procedure, including diagrams, for installing the restraint system in an aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.2 of Test Method 213.3, for restraining a disabled person in the restraint system when it is installed in the seat, and for adjusting the restraint system to fit the person; and
 (e) if the restraint system conforms to the inversion test requirements of section 517 and is manufactured with a removable base, and the seating component of the restraint system is designed to be used in a vehicle with or without the base, specify whether the restraint system must be used with or without the base in an aircraft passenger seat.

(3) Les instructions doivent :
 a) préciser les catégories de véhicules, les places assises et les types de ceintures de sécurité du véhicule avec lesquels l'ensemble de retenue peut être utilisé ou non;
 b) préciser si l'ensemble de retenue peut être utilisé avec un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs;
 c) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur l'ensemble de retenue;
 d) si l'ensemble de retenue est conforme aux exigences de l'essai d'inversion visé à l'article 517, fournir la marche à suivre détaillée, y compris les diagrammes, pour installer l'ensemble de retenue dans un siège pour passagers d'aéronef visé au paragraphe 2.1.2 de la Méthode d'essai 213.3, retenir la personne handicapée dans l'ensemble de retenue lorsqu'il est installé dans le siège et ajuster l'ensemble de retenue au corps de la personne;
 e) si l'ensemble de retenue est conforme aux exigences de l'essai d'inversion visé à l'article 517 et s'il est fabriqué avec une base amovible dont l'élément siège est conçu pour être utilisé avec ou sans la base, dans un véhicule, préciser si l'ensemble de retenue doit être utilisé avec ou sans la base dans un siège pour passagers d'aéronef.

Idem

Storage of instructions

(4) Every mass-produced restraint system for disabled persons must have a place for the storage of instructions.

[525 to 599 reserved]

(4) Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.

[525 à 599 réservés]

Rangement des instructions

PART 6

CMVSS 213.5 — RESTRAINT SYSTEMS FOR INFANTS WITH SPECIAL NEEDS

GENERAL

Interpretation

600. In this Part, “Test Method 213.5” means *Test Method 213.5 — Restraint Systems for Infants with Special Needs* (January 2010), published by the Department of Transport.

Restraint system designed to face the rear

601. Every restraint system for infants with special needs must be designed to face the rear of the vehicle, except that a car bed must be designed to rest on the vehicle’s rear bench seat so that its longitudinal axis is perpendicular to the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal axis of the vehicle.

Torso restraint

602. Every restraint system for infants with special needs must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with, in the case of a car bed, subsection 4.5.2 or 4.6.2 of Test Method 213.5 or, in the case of all other restraint systems for infants with special needs, subsection 4.5.3 or 4.6.3 of Test Method 213.5,

- (a) restrain the upper torso by means of belts passing over each shoulder; and
- (b) restrain the lower torso.

Means of securing restraint system

603. (1) Subject to subsection (2), every restraint system for infants with special needs must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of a vehicle seat belt in such a manner that the belt will not impose directly on the infant any loads that result from the mass of the restraint system, and without using any other means of attachment; and
- (b) if the restraint system is equipped with a lower connector system, by means of the lower connector system, without using any other means of attachment.

Restraint system with tether strap

(2) If a restraint system for infants with special needs is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, the restraint system must be designed to be secured to a vehicle

- (a) by means of the tether strap together with a vehicle seat belt in such a manner that the belt will not impose directly on the infant any loads that result from the mass of the restraint system,

PARTIE 6

NSVAC 213.5 — ENSEMBLES DE RETENUE POUR BÉBÉS QUI ONT DES BESOINS SPÉCIAUX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation

600. Dans la présente partie, « Méthode d’essai 213.5 » s’entend de la *Méthode d’essai 213.5 — Ensembles de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux*, dans sa version de janvier 2010 publiée par le ministère des Transports.

Ensemble de retenue conçu pour être orienté vers l’arrière

601. Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être conçu pour être orienté vers l’arrière du véhicule, sauf s’il s’agit d’un lit d’auto, auquel cas il doit être conçu pour reposer sur la banquette arrière du véhicule de manière que son axe longitudinal soit perpendiculaire au plan longitudinal vertical passant par l’axe longitudinal du véhicule.

Retenue du torse

602. Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d’essai est placé dans l’ensemble de retenue conformément, dans le cas d’un lit d’auto, aux paragraphes 4.5.2 ou 4.6.2 de la Méthode d’essai 213.5 ou, dans le cas de tout autre ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux, aux paragraphes 4.5.3 ou 4.6.3 de celle-ci, assurer la retenue :

- a) du haut du torse au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule;
- b) du bas du torse.

Moyens d’assujettir l’ensemble de retenue

603. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être conçu pour être assujetti à un véhicule :

- a) d’une part, au moyen d’une ceinture de sécurité du véhicule sans recourir à d’autres moyens d’attache, de manière que la ceinture n’impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l’ensemble de retenue;
- b) d’autre part, s’il est muni d’un système d’attaches inférieures, au moyen de ce système, sans recourir à d’autres moyens d’attache.

Ensemble de retenue muni d’une courroie d’attache

(2) Si l’ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande son utilisation, l’ensemble de retenue doit être conçu pour être assujetti à un véhicule :

- a) d’une part, au moyen de cette courroie et d’une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d’autres moyens d’attache, de manière

and without using any other means of attachment; and

(b) if the restraint system is equipped with a lower connector system, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.

Restraint system with removable base

604. If a restraint system for infants with special needs is equipped with a lower connector system and is manufactured with a removable base, and the seating component of the restraint system is designed to be used in a vehicle with or without the base, the restraint system must be equipped with the lower connector system on the base.

que la ceinture n'impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l'ensemble de retenue;

b) d'autre part, s'il est muni d'un système d'attaches inférieures, au moyen de cette courroie et du système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens d'attache.

Ensemble de retenue avec base amovible

604. Si un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux est muni d'un système d'attaches inférieures et qu'il est fabriqué avec une base amovible et que l'élément siège de l'ensemble de retenue est conçu pour être utilisé dans un véhicule avec ou sans la base, l'ensemble de retenue doit être muni d'un système d'attaches inférieures sur la base.

Car bed

605. Every car bed must

(a) provide restraint against the sideways movement of the infant's head towards the front of the vehicle by means of a head restraint; and

(b) have, in the shell of the car bed, a means of minimizing, when the car bed is installed in a vehicle in accordance with the manufacturer's instructions, any loads to the top of the infant's head in case of a side impact.

605. Tout lit d'auto doit :

a) limiter au moyen d'un appui-tête les mouvements latéraux de la tête du bébé vers l'avant du véhicule;

b) fournir un moyen, à même la coque du lit, de réduire au minimum les charges, le cas échéant, sur le dessus de la tête du bébé en cas d'impact latéral, lorsque le lit est installé dans le véhicule conformément aux instructions du fabricant.

Lit d'auto

Restraint system to be adjustable

606. Every part of a restraint system for infants with special needs that is designed to restrain an infant must be adjustable to snugly fit an infant whose mass and height are within the ranges indicated in the statement referred to in paragraph 616(1)(d), when the infant is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 618(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 618(1)(c).

606. Toute partie d'un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui est conçue pour retenir le bébé doit être réglable de façon à s'ajuster étroitement au corps d'un bébé dont la masse et la taille se situent dans les limites indiquées dans la mention visée à l'alinéa 616(1)d), lorsque le bébé est placé dans l'ensemble de retenue conformément aux instructions visées à l'alinéa 618(1)b) et que l'ensemble de retenue est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 618(1)c).

Ensemble de retenue réglable

Audible or visible indication

607. A restraint system for infants with special needs that is equipped with a lower connector system must provide a clear, audible indication when each connector in a lower connector system is securely attached to the lower universal anchorage system or a clear, visual indication that each connector is securely attached to the lower universal anchorage system.

607. Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui est muni d'un système d'attaches inférieures doit donner une indication sonore claire au moment où chaque attache du système d'attaches inférieures est fixée solidement au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures, ou une indication visuelle claire que chaque attache est solidement fixée à ce dispositif.

Indication sonore ou visuelle

Flammability

608. Every restraint system for infants with special needs must be constructed only of materials that conform to the requirements of section 302 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

608. Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être fait uniquement de matériaux conformes aux exigences de l'article 302 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Inflammabilité

BELT BUCKLES AND WEBBING

ATTACHES DE CEINTURE ET SANGLES

Conformity with TSD 209

609. Every belt buckle and related piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that are part of a restraint system for infants with special needs must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.

609. Les attaches de ceinture et leurs pièces de réglage ainsi que les accessoires de fixation de courroie d'attache et leurs pièces de réglage qui font partie d'un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a(2) et b) du DNT 209.

Conformité au DNT 209

Belt buckles

610. Every belt buckle that is fitted on a belt designed to restrain an infant in a restraint system for infants with special needs must

(a) under the conditions set out in section 3 of Test Method 213.5,

(i) not release when a force of less than 40 N is applied, and

(ii) release when a force of at least 40 N but not more than 62 N is applied;

(b) under the conditions set out in section 5 of Test Method 213.5, release when a force of not more than 71 N is applied;

(c) conform to the requirements of S4.3(d)(2) of TSD 209, except that the surface area of a belt buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²;

(d) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209; and

(e) not release during the dynamic tests specified in section 4 of Test Method 213.5.

610. Les attaches de ceinture dont sont munies les ceintures conçues pour retenir un bébé dans un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux :

a) dans les conditions prévues à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.5 :

(i) ne doivent pas s'ouvrir lorsqu'une force de moins de 40 N est appliquée,

(ii) doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au moins 40 N mais d'au plus 62 N est appliquée;

b) dans les conditions prévues à l'article 5 de la Méthode d'essai 213.5 doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au plus 71 N est appliquée;

c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface des attaches de ceinture actionnées par un bouton-poussoir doit être d'au moins 385 mm²;

d) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3g) du DNT 209;

e) ne doivent pas s'ouvrir lors des essais dynamiques précisés à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.5.

Attaches de ceinture

Webbing

611. Any webbing that is designed to secure a restraint system for infants with special needs to a user-ready tether anchorage or to a lower universal anchorage system, or to restrain an infant with special needs within the restraint system, must

(a) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, before being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 or for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of

(i) at least 15 000 N, in the case of webbing designed to secure the restraint system to the user-ready tether anchorage or to the lower universal anchorage system, or

(ii) at least 11 000 N, in the case of webbing designed to restrain an infant with special needs within the restraint system;

(b) when tested in accordance with S5.1(b) of TSD 209, after being tested for resistance to abrasion as specified in S5.1(d) or S5.3(c) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75% of its initial breaking strength;

(c) conform to the requirements of S4.2(e) and (f) of TSD 209 and subsections 209(3) to (6) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*; and

(d) if contactable by the torso when the restraint system is tested in accordance with section 4 of Test Method 213.5, have a width of not less than 38 mm, measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

611. Toute sangle conçue soit pour assujettir l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, soit pour retenir un bébé qui a des besoins spéciaux dans l'ensemble de retenue doit :

a) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, avant de subir l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 ou l'essai de résistance aux micro-organismes précisé à la disposition S5.1f) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture :

(i) d'au moins 15 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour assujettir l'ensemble de retenue à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,

(ii) d'au moins 11 000 N, dans le cas d'une sangle conçue pour retenir un bébé qui a des besoins spéciaux dans l'ensemble de retenue;

b) lorsqu'elle est mise à l'essai conformément à la disposition S5.1b) du DNT 209, après avoir subi l'essai de résistance à l'abrasion précisé aux dispositions S5.1d) ou S5.3c) du DNT 209, avoir une résistance à la rupture d'au moins 75 % de sa résistance à la rupture initiale;

c) être conforme aux exigences des dispositions S4.2e) et f) du DNT 209 et des paragraphes 209(3) à (6) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;

d) si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble de retenue est soumis à un essai conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.5, avoir une largeur d'au moins 38 mm,

Sangles

mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209.

CONTACTABLE SURFACES

SURFACES DE CONTACT

Contactable surfaces

612. (1) Every restraint system for infants with special needs, other than a car bed must provide
 (a) for the support of the infant's back, a continuous surface that is flat or concave and has an area of not less than 54 800 mm²; and
 (b) for the support of the sides of the infant's torso, continuous surfaces that are flat or concave and have an area of not less than 30 500 mm² each.

612. (1) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux, autre qu'un lit d'auto, doit comporter :
 a) pour soutenir le dos du bébé, une surface continue plate ou concave, d'une superficie d'au moins 54 800 mm²;
 b) pour soutenir les côtés du torse du bébé, des surfaces continues plates ou concaves, d'une superficie d'au moins 30 500 mm² chacune.

Surfaces de contact

Contactable surfaces — car bed

(2) Every car bed must provide
 (a) for the support of the infant's back and legs, a continuous surface that is flat or concave and has an area of not less than 71 250 mm²; and
 (b) for the support of the sides of the infant's torso and legs, continuous surfaces that are flat or concave and have an area of not less than 39 650 mm² each.

(2) Tout lit d'auto doit comporter :
 a) pour soutenir le dos et les jambes du bébé, une surface continue plate ou concave, d'une superficie d'au moins 71 250 mm²;
 b) pour soutenir les côtés du torse et les jambes du bébé, des surfaces continues plates ou concaves, d'une superficie d'au moins 39 650 mm² chacune.

Surfaces de contact — lit d'auto

Rigid structural elements

613. Any rigid structural element underlying a contactable surface of a restraint system for infants with special needs must not have
 (a) a protrusion, with any padding or flexible overlay material removed, of more than 9.5 mm; or
 (b) an exposed edge with a radius of less than 6.4 mm.

613. Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact de l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux ne doivent présenter :
 a) une fois tout rembourrage ou matériel de revêtement souple enlevé, aucune protubérance de plus de 9,5 mm;
 b) aucun bord exposé d'un rayon de moins de 6,4 mm.

Éléments d'armature rigides

Surface contactable by head

614. Every surface of a restraint system for infants with special needs that is contactable by the head of an anthropomorphic test device positioned in the restraint system in accordance with, in the case of a car bed, subsection 4.5.2 or 4.6.2 of Test Method 213.5 or, in the case of all other restraint systems for infants with special needs, subsection 4.5.3 or 4.6.3 of Test Method 213.5 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 6 of Test Method 213.5, has
 (a) a resistance of not less than 4 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance;
 (b) a thickness of not less than 12 mm, if the material has a resistance of not less than 12 kPa but not more than 70 kPa at 25% of compression-deflection resistance; and
 (c) a thickness of not less than 19 mm, if the material has a resistance of not less than 4 kPa but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

614. Toute surface de l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui peut entrer en contact avec la tête du dispositif anthropomorphe d'essai lorsque celui-ci est placé dans cet ensemble de retenue conformément, dans le cas d'un lit d'auto, aux paragraphes 4.5.2 ou 4.6.2 de la Méthode d'essai 213.5 ou, dans le cas de tout d'autre ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux, aux paragraphes 4.5.3 ou 4.6.3 de celle-ci doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie et de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213.5, a :
 a) une résistance d'au moins 4 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
 b) une épaisseur d'au moins 12 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 12 kPa mais d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;
 c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa mais de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

Surface qui peut entrer en contact avec la tête

TESTING

ESSAIS

Dynamic testing

615. (1) A restraint system for infants with special needs that is subjected to a dynamic test in

615. (1) Si tous ses éléments sont ajustés à la position de réglage conformément aux instructions du

Essai dynamique

accordance with section 4 of Test Method 213.5 must, if the adjustment position of each component of the restraint system is in accordance with the manufacturer's instructions,

(a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element, and no partial separation exposing a surface with

(i) a protrusion of more than 9.5 mm, or

(ii) a radius of less than 6.4 mm;

(b) in the case of a restraint system other than a car bed, remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began, except that, if the restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface to allow the anthropomorphic test device to move from a reclined position to a more upright position and back to a reclined position during the test, the seating surface does not have to remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began;

(c) in the case of a restraint system other than a car bed, retain the torso of the anthropomorphic test device within the restraint system, and not allow any portion of the target points on either side of the device's head, located on the transverse axis passing through the centre of mass of the device's head and perpendicular to the head's midsagittal plane, to pass at any time, during or immediately after the test, through the transverse orthogonal planes formed by the extension of the seat back frontal surface plane of the restraint system and by the plane that passes through the uppermost point of the restraint system, as shown in Figure 7 of Schedule 7, or through the vertical transverse plane passing through point X on the standard seat assembly, as shown in Figure 8 of Schedule 7;

(d) in the case of a restraint system other than a car bed, not allow the angle between the vertical and the back and head support surface, measured 240 mm above the seating surface, to be more than 70° at any time during the test;

(e) in the case of a restraint system other than a car bed, limit the movement of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system;

(f) in the case of a restraint system other than a car bed, limit the rotation of the head of the anthropomorphic test device towards the rear of the restraint system, in its midsagittal plane, by means of a continuous seat back that is an integral part of the restraint system, so that the angle between the head and the torso is at no time during the test more than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test; and

(g) in the case of a car bed, retain the head, neck and torso of the anthropomorphic test device within the confines of the car bed.

fabricant, l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.5 :

a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle exposant une surface qui, selon le cas :

(i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,

(ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;

b) doit, dans le cas d'un ensemble de retenue autre qu'un lit d'auto, garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai, sauf que, s'il dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise permettant au dispositif anthropomorphe d'essai de passer de la position inclinée à une position plus redressée et de retourner à la position inclinée pendant l'essai, la surface assise n'a pas à garder, au cours de l'essai, la même position de réglage que celle qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai;

c) doit, dans le cas d'un ensemble de retenue autre qu'un lit d'auto, retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble de retenue et faire en sorte qu'aucune partie des points repères situés de part et d'autre de la tête du dispositif, situés dans l'axe transversal passant à travers le centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal de la tête, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés par le plan prolongé de la surface avant du dossier de l'ensemble de retenue et par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue, comme l'indique la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège normalisé, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;

d) dans le cas d'un ensemble de retenue autre qu'un lit d'auto, ne doit présenter, à aucun moment au cours de l'essai, un angle entre la verticale et la surface d'appui du dos et de la tête, mesuré à 240 mm au-dessus de la surface assise, qui soit supérieur à 70°;

e) doit, dans le cas d'un ensemble de retenue autre qu'un lit d'auto, limiter au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue le mouvement de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue;

f) doit, dans le cas d'un ensemble de retenue autre qu'un lit d'auto, limiter la rotation de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble de retenue, dans le plan midsagittal, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble de retenue, de manière que l'angle entre la tête et le torse ne soit, à aucun moment au cours de l'essai, supérieur à 45° par rapport à l'angle entre la tête et le torse avant l'essai;

Dynamic testing — levelling device

(2) A restraint system for infants with special needs that is equipped with a levelling device and that is subjected to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.5 must conform to the requirements of paragraphs (1)(a) and (b) if the adjustment position of each component of the restraint system, except the levelling device, is in accordance with the manufacturer's instructions.

g) dans le cas d'un lit d'auto, doit garder la tête, le cou et le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans les limites du lit d'auto.

(2) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.5 doit être conforme aux exigences des alinéas (1)a) et b) s'il est muni d'un dispositif de nivellement et que tous les éléments de l'ensemble, sauf le dispositif de nivellement, sont ajustés à la position de réglage conformément aux instructions du fabricant.

Essai dynamique — dispositif de nivellement

Continuous seat back

(3) The continuous seat back referred to in paragraphs (1)(e) and (f) must

- (a) have a height of at least 500 mm;
- (b) have a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a); and
- (c) not impose any loads on the top of the head of the anthropomorphic test device during the dynamic test referred to in subsection (1).

(3) Le dossier continu visé aux alinéas (1)e) et f) doit avoir :

- a) une hauteur d'au moins 500 mm;
- b) une largeur d'au moins 200 mm mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa a);
- c) ne doit pas imposer de charges sur le dessus de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai durant l'essai dynamique visé au paragraphe (1).

Dossier continu

Measurement of height — paragraph 3(a)

(4) The height referred to in paragraph (3)(a) must be measured in a plane parallel to the surface of the seat back of the restraint system for infants with special needs and orthogonal to the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the restraint system, from the lowest point of the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.

(4) La hauteur visée à l'alinéa (3)a) doit être mesurée dans un plan parallèle à la surface du dossier de l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux et orthogonal au plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble de retenue, à partir du point le plus bas de la surface assise de l'ensemble de retenue auquel touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.

Mesure de la hauteur — alinéa (3)a)

Exception

(5) Despite paragraph (3)(b), if the restraint system for infants with special needs provides surfaces for the support of the sides of the torso, and those surfaces extend at least 100 mm forward from the padded surface of the portion of the restraint system provided for the support of the head of the anthropomorphic test device, the restraint system may have a continuous seat back width of not less than 150 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (3)(a).

(5) Malgré l'alinéa (3)b), s'il comporte des surfaces qui sont destinées à soutenir les côtés du torse et qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux servant de support à la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, l'ensemble de retenue peut avoir un dossier continu d'une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa (3)a).

Exception

Restraint system with means of automatic repositioning

(6) If a restraint system for infants with special needs that has a means of automatically repositioning the seating surface is subjected, in any adjustment position, to a dynamic test in accordance with section 4 of Test Method 213.5, an opening that is exposed and larger than 6.4 mm before the test must not become smaller during the test as a result of the movement of the seating surface relative to the other parts of the restraint system.

(6) Si l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise est soumis, à n'importe quelle position de réglage, à un essai dynamique conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.5, aucune ouverture apparente de plus de 6,4 mm avant l'essai ne doit rapetisser pendant l'essai à la suite du déplacement de la surface assise par rapport aux autres parties de l'ensemble de retenue.

Ensemble de retenue disposant de moyen de repositionnement automatique

INFORMATION

Information

616. (1) Every restraint system for infants with special needs must have stitched onto it, indelibly moulded into or onto it, or indelibly printed on a label affixed to it in a permanent manner, the following information:

- (a) the name and principal place of business of the company that manufactured, imported or sold the restraint system;

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

616. (1) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit porter les renseignements ci-après piqués à même le tissu ou imprimés de façon indélébile, soit en creux ou en relief sur l'ensemble de retenue, soit sur une étiquette qui y est apposée de façon permanente :

- a) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l'ensemble de retenue et l'adresse de son établissement principal;

- (b) the model name and number of the restraint system;
- (c) the date of manufacture of the restraint system, as shown in Schedule 5, with the year, month and day above the corresponding wording in both official languages;
- (d) a statement indicating — in units based on the International System of Units followed by the corresponding imperial units in parentheses — the mass and height range of the infants for whom the manufacturer recommends the restraint system;
- (e) a warning indicating
- (i) that the restraint system must be used only in a forward-facing seating position equipped with a vehicle seat belt or, if the restraint system is equipped with a lower connector system, in a forward-facing seating position equipped with a vehicle seat belt or a lower universal anchorage system,
 - (ii) that the restraint system must be in a rear-facing position, except that a car bed must be used in a flat position along the vehicle's rear bench seat with the head of the infant towards the centre of the vehicle,
 - (iii) if the restraint system is equipped with a lower connector system, that the restraint system must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by either of the following means and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap:
 - (A) the lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, or
 - (B) a vehicle seat belt, if the restraint system is installed in a seating position that is not equipped with a lower universal anchorage system,
 - (iv) if the restraint system is not equipped with a lower connector system, that the restraint system must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by means of a vehicle seat belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap, and
 - (v) if the restraint system is equipped with belts for restraining an infant, that the belts must be snugly adjusted around the infant; and
- (f) an installation diagram that shows the restraint system
- (i) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a lap belt and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap,
- b) les nom et numéro de modèle de l'ensemble de retenue;
- c) la date de fabrication de l'ensemble de retenue, présentée de façon que l'année, le mois et le jour figurent au-dessus des mots correspondants, dans les deux langues officielles, dans la forme illustrée à l'annexe 5;
- d) une mention indiquant — en unités basées sur le Système international d'unités suivies, entre parenthèses, des unités impériales correspondantes — les masses et tailles minimales et maximales des bébés pour lesquels le fabricant recommande l'ensemble de retenue;
- e) une mise en garde indiquant :
- (i) que l'ensemble de retenue ne doit être utilisé qu'à une place assise orientée vers l'avant et munie d'une ceinture de sécurité du véhicule ou, si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures, à une place assise orientée vers l'avant et munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ou d'une ceinture de sécurité du véhicule,
 - (ii) que l'ensemble de retenue doit être placé de façon à être orienté vers l'arrière, sauf s'il s'agit d'un lit d'auto, auquel cas il doit être placé à plat le long de la banquette arrière du véhicule avec la tête du bébé vers le centre du véhicule,
 - (iii) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule de la manière illustrée dans les instructions d'installation, par l'un ou l'autre des moyens ci-après et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache :
 - (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures,
 - (B) une ceinture de sécurité du véhicule, si l'ensemble de retenue est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures,
 - (iv) si l'ensemble de retenue n'est pas muni d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble de retenue doit être assujéti au véhicule de la manière illustrée dans les instructions d'installation, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
 - (v) si l'ensemble de retenue est muni de ceintures pour retenir un bébé, que ces ceintures doivent être ajustées étroitement au corps du bébé;
- f) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble de retenue selon les manières suivantes :

(ii) installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped only with a continuous-loop lap and shoulder belt, and secured to the vehicle by means of the belt and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap, and
 (iii) if the restraint system is equipped with a lower connector system, installed as recommended by the manufacturer in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system, and secured to the vehicle by means of the lower connector system and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends its use, by means of the tether strap.

(i) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
 (ii) il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et est assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache,
 (iii) si l'ensemble de retenue est muni d'un système d'attaches inférieures, il est installé, selon les recommandations du fabricant, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, et est assujéti au véhicule au moyen de ce système et, si l'ensemble de retenue est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande son utilisation, au moyen de cette courroie d'attache.

Official languages and print size

(2) The information referred to in subsection (1) must be in both official languages and in characters of at least 10 points, except for the words “year/année”, “month/mois” and “day/jour” under the date of manufacture, which may be in characters of at least 8 points.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être dans les deux langues officielles et en caractères d'au moins 10 points, à l'exception des mots « année/year », « mois/month » et « jour/day », sous la date de fabrication, lesquels peuvent être en caractères d'au moins 8 points.

Langues officielles et taille des caractères

Visibility of information

(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (f) must be fully visible at all times, even when the restraint system is occupied, whether the restraint system is installed with or without a removable base.

(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)d) à f) doivent être complètement visibles en tout temps, que l'ensemble de retenue soit occupé ou non et qu'il soit installé avec ou sans la base amovible.

Visibilité des renseignements

Warning — air bag

617. (1) Every restraint system for infants with special needs must bear the air bag warning label shown in Schedule 6, and the label must conform to the requirements of that schedule.

617. (1) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit porter l'étiquette de mise en garde concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui est conforme aux exigences de cette annexe.

Mise en garde — sac gonflable

Idem

(2) The label referred to in subsection (1) must be affixed in a permanent manner at either of the following locations and be fully visible to a person installing the restraint system:

(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) doit être apposée de façon permanente et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble de retenue, à l'un ou l'autre des endroits suivants :

Idem

- (a) on the side of the restraint system that will face the right front passenger door when the restraint system is facing rearward; or
- (b) at the location where the infant's head would rest or adjacent to that location.

- a) sur le côté de l'ensemble de retenue qui fera face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble de retenue est orienté vers l'arrière;
- b) à l'endroit où la tête du bébé reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.

Installation instructions

618. (1) Every restraint system for infants with special needs must be accompanied by printed instructions, in both official languages, that set out a step-by-step procedure, including diagrams, for

618. (1) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être accompagné d'instructions imprimées, dans les deux langues officielles, qui indiquent, notamment à l'aide de diagrammes, la marche à suivre détaillée pour :

Instructions d'installation

- (a) installing and securing the restraint system in a vehicle;
- (b) positioning an infant with special needs in the restraint system; and

- a) installer l'ensemble de retenue dans un véhicule et l'y assujéti;
- b) placer un bébé qui a des besoins spéciaux dans l'ensemble de retenue;

	(c) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the infant.	c) ajuster toutes les parties de l'ensemble de retenue qui sont conçues pour retenir le bébé.	
Idem	(2) The instructions referred to in paragraph (1)(a) must state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle.	(2) Les instructions visées à l'alinéa (1)a) doivent indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule.	Idem
Idem	(3) The instructions must (a) specify the classes of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the restraint system may or may not be used; (b) specify whether the restraint system may be used with a lower universal anchorage system; (c) if the restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface, specify that the ability of the restraint system to change position must not be impeded; and (d) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the restraint system.	(3) Les instructions doivent : a) préciser les catégories de véhicules, les places assises et les types de ceintures de sécurité du véhicule avec lesquels l'ensemble de retenue peut être utilisé ou non; b) préciser si l'ensemble de retenue peut être utilisé avec un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs; c) si l'ensemble de retenue dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise, préciser que la modification de la position ne doit pas être gênée; d) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur l'ensemble de retenue.	Idem
Storage of instructions	(4) Every restraint system for infants with special needs must have a place for the storage of instructions. [619 to 699 reserved]	(4) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions. [619 à 699 réservés]	Rangement des instructions

PART 7

TRANSITIONAL PROVISION, REPEAL AND COMING INTO FORCE

TRANSITIONAL PROVISION

Conformity **700. Until December 31, 2010, the restraint systems and booster seats referred to in these Regulations may, instead of conforming to the requirements of these Regulations, conform to the requirements of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* as they read on the day before the day on which these Regulations came into force and as they were modified in their application by the *Order Modifying the Operation of the Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations and the Motor Vehicle Safety Regulations*, which came into effect on May 1, 2009 and was published in the *Canada Gazette, Part I*, on May 9, 2009.**

REPEAL

701. The *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*¹ are repealed.

¹ SOR/98-159

PARTIE 7

DISPOSITION TRANSITOIRE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

DISPOSITION TRANSITOIRE

Conformité **700. Jusqu'au 31 décembre 2010, les ensembles de retenue et les sièges d'appoint visés par le présent règlement peuvent, au lieu d'être conformes aux exigences du présent règlement, être conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, avec les modifications apportées à son application prévues dans l'*Arrêté modifiant l'application du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* et du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, qui a pris effet le 1^{er} mai 2009 et qui a été publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 9 mai 2009.**

ABROGATION

701. Le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*¹ est abrogé.

¹ DORS/98-159

COMING INTO FORCE

Publication **702. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II.***

SCHEDULE 1
(Subsection 101(1))

Department of Transport

Motor Vehicle Safety Act (subsection 3(2))

Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations (subsection 101(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

Pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*,

[company name and address]

is authorized to use and apply the national safety mark, and the authorization number _____, to any restraint system or booster seat of a class referred to in section 102 of the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*, on condition that the restraint system or booster seat conforms to all the applicable Canada Motor Vehicle Safety Standards.

The national safety mark and the authorization number are applied at the following premises: [identification of the premises]

This ministerial authorization expires on _____

Issued in Ottawa on _____, 20____

for the Minister of Transport

ENTRÉE EN VIGUEUR

Publication **702. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada Partie II.***

ANNEXE 1
(paragraphe 101(1))

Ministère des Transports

Loi sur la sécurité automobile (paragraphe 3(2))

Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) (paragraphe 101(1))

AUTORISATION DU MINISTRE

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)*,

[nom et adresse de l'entreprise]

est autorisée à utiliser et à apposer, sur tout ensemble de retenue ou siège d'appoint d'une catégorie visée à l'article 102 du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)*, la marque nationale de sécurité et le numéro d'autorisation _____, pourvu que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint soit conforme à toutes les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'appliquent.

La marque nationale de sécurité et le numéro d'autorisation sont apposés aux locaux suivants : [identification des locaux]

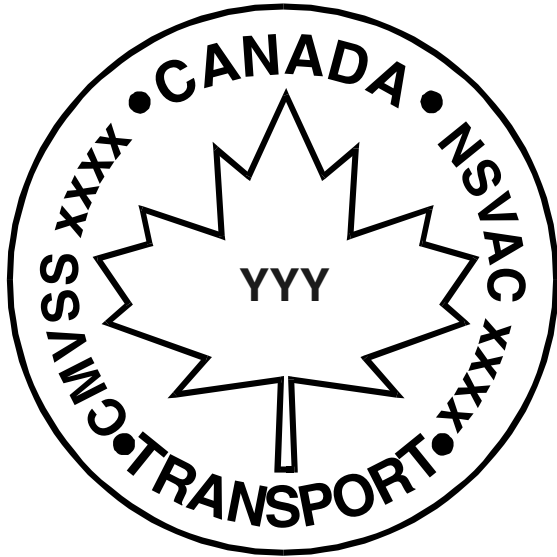
Cette autorisation du ministre expire _____

Fait à Ottawa, le _____ 20____

pour le ministre des Transports

SCHEDULE 2
(*Subsection 101(3)*)

NATIONAL SAFETY MARK



Note: Replace XXXX with one or more of the following numbers, as applicable: 213, 213.1, 213.2, 213.3 and 213.5.

Replace YYY with the authorization number assigned by the Minister.

ANNEXE 2
(*paragraphe 101(3)*)

MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ



Note : Remplacer XXXX par un ou plusieurs des numéros suivants, selon le cas : 213, 213.1, 213.2, 213.3 et 213.5

Remplacer YYY par le numéro d'autorisation attribué par le ministre.

SCHEDULE 3
(*Section 105*)

LOWER UNIVERSAL ANCHORAGE SYSTEM SYMBOL



ANNEXE 3
(*article 105*)

SYMBOLE DU DISPOSITIF UNIVERSEL D'ANCRAGES
D'ATTACHES INFÉRIEURES



SCHEDULE 4
(Section 109)

ANNEXE 4
(article 109)

DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION,
DEMONSTRATION, EVALUATION
OR TESTING PURPOSES

DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES FINS
PROMOTIONNELLES OU EXPÉRIMENTALES

1. Name of the manufacturer of the restraint system or booster seat:

1. Nom du fabricant de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

2. Name and address of the person importing the restraint system or booster seat:

2. Nom et adresse de l'importateur de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

3. The make and the model name or number of the restraint system or booster seat:

3. Marque et nom ou numéro de modèle de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

4. The date that the restraint system or booster seat is presented for importation:

4. Date de présentation aux fins d'importation de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

I, the undersigned _____,
(Authorized representative)
declare that the information set out in this declaration is true and that the restraint system or booster seat

Je soussigné, _____,
(représentant autorisé)
déclare que les renseignements énoncés dans la présente déclaration sont vrais et que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint sera utilisé au Canada :

- (a) will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, pursuant to paragraph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act*; and
- (b) will remain in Canada for not longer than one year or a period that the Minister specifies.*

- a) uniquement à des fins promotionnelles ou expérimentales aux termes de l'alinéa 7(1)a) de la *Loi sur la sécurité automobile*;
- b) pendant une période qui n'excède pas un an ou qui est fixée par le ministre.*

Signature of authorized representative

Date

Signature du représentant autorisé

Date

SCHEDULE 5
(Paragraphs 218(1)(c), 316(1)(c), 409(1)(c), 521(1)(c),
523(c) and 616(1)(c))

ANNEXE 5
(alinéas 218(1)c), 316(1)c), 409(1)c), 521(1)c),
523c) et 616(1)c))

DATE OF MANUFACTURE

DATE DE FABRICATION

####	##	##
year/année	month/mois	day/jour

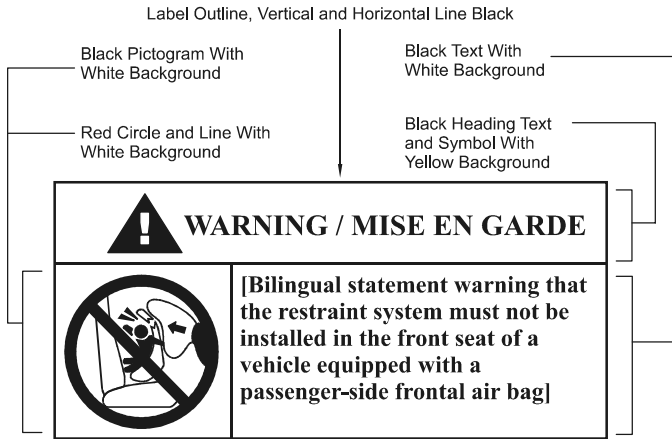
####	##	##
année/year	mois/month	jour/day

* Note: Subsection 7(5) of the *Motor Vehicle Safety Act* prohibits a person who makes the declaration referred to in paragraph 7(1)(a) of that Act to use or dispose of a restraint system or booster seat in a manner contrary to the terms of the declaration.

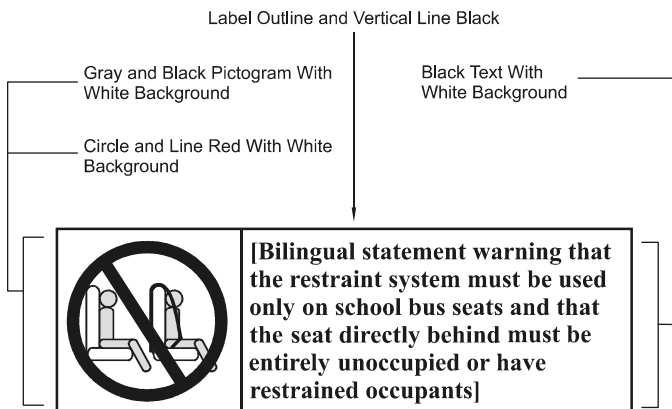
* Note : Le paragraphe 7(5) de la *Loi sur la sécurité automobile* interdit à l'auteur de la déclaration visée à l'alinéa 7(1)a) de cette loi d'utiliser l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint en cause ou de s'en départir contrairement à ce que prévoit la déclaration.

SCHEDULE 6
(Subsections 219(1), 317(1), 522(1) and 617(1))

AIR BAG WARNING LABEL



SCHOOL BUS RESTRAINT SYSTEM WARNING LABEL



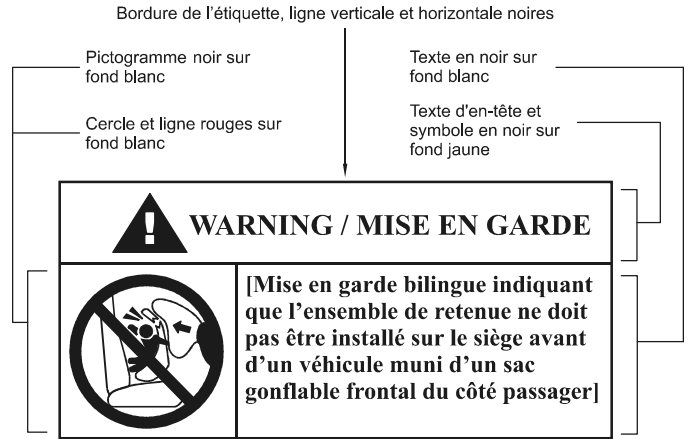
Requirements:

1. The message area containing the warning statement must be at least 30 cm²
2. The warning statement must be in characters of at least 10 points
3. The pictogram must be at least 30 mm in diameter

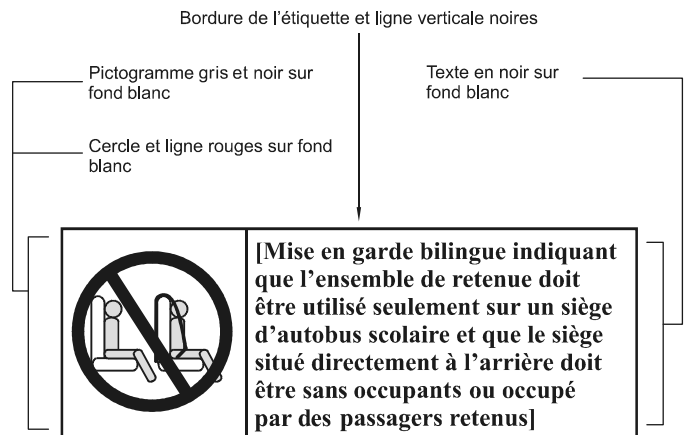
Note: Drawings not to scale

ANNEXE 6
(paragraphes 219(1), 317(1), 522(1) et 617(1))

ÉTIQUETTE DE MISE EN GARDE CONCERNANT LE SAC GONFLABLE



ÉTIQUETTE DE MISE EN GARDE POUR UN ENSEMBLE DE RETENUE DANS UN AUTOBUS SCOLAIRE



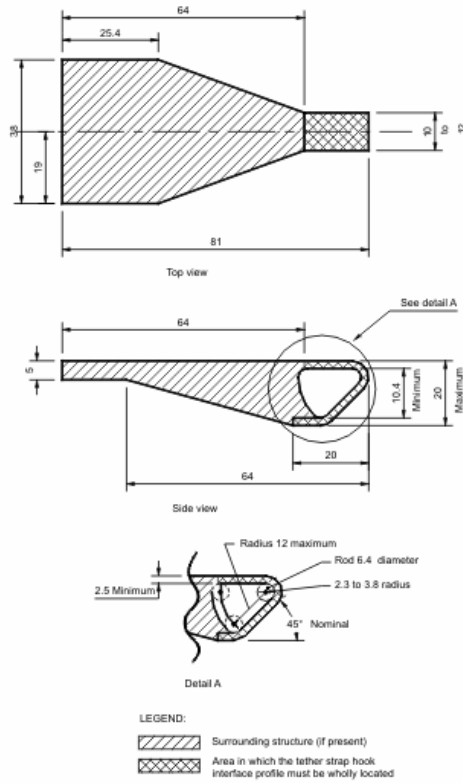
Exigences :

1. La zone contenant la mise en garde doit être d'au moins 30 cm²
2. La mise en garde doit être en caractères d'au moins 10 points
3. Le pictogramme doit avoir un diamètre d'au moins 30 mm

Remarque : Les dessins ne sont pas à l'échelle

SCHEDULE 7

(Subsection 100(1), paragraphs 216(1)(a) and (b), 217(a), 315(1)(e), 407(e) and (f), 519(a) and (b), 520(a) and 615(1)(c))



Notes:

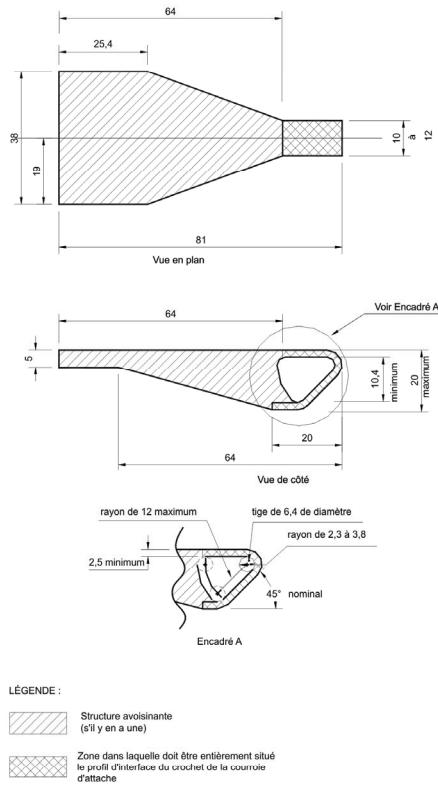
1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated

2. Drawing not to scale

Figure 1 — Interface Profile of Tether Strap Hook

ANNEXE 7

(paragraphe 100(1) et alinéas 216(1)a) et b), 217a), 315(1)e), 407e) et f), 519a) et b), 520a) et 615(1)c))



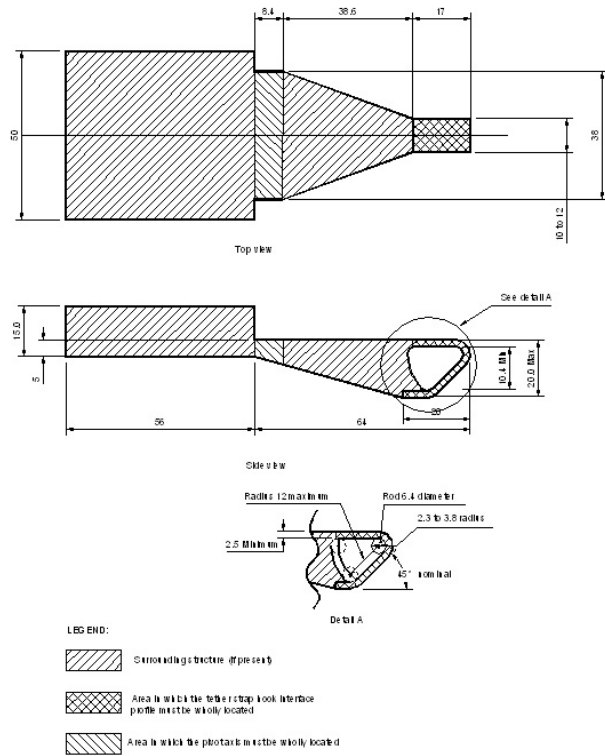
Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire

2. Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 1 — Profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

SCHEDULE 7 — *Continued*

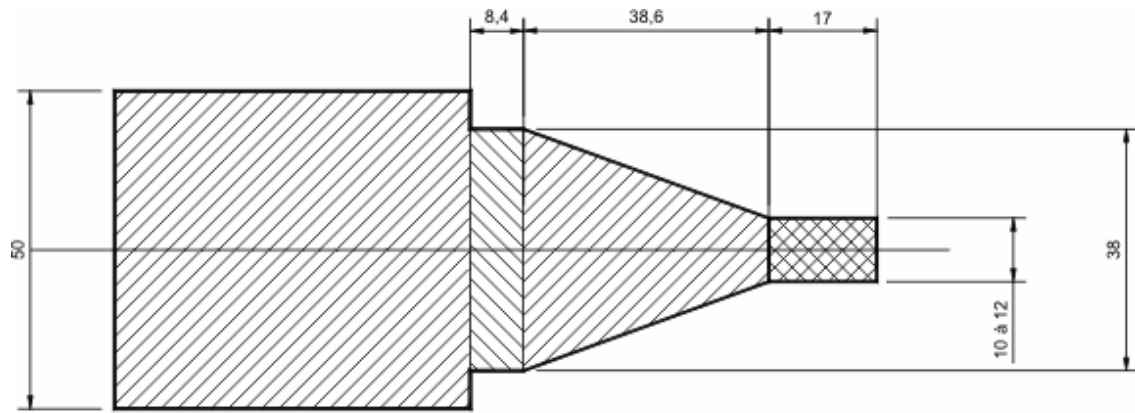


Notes:

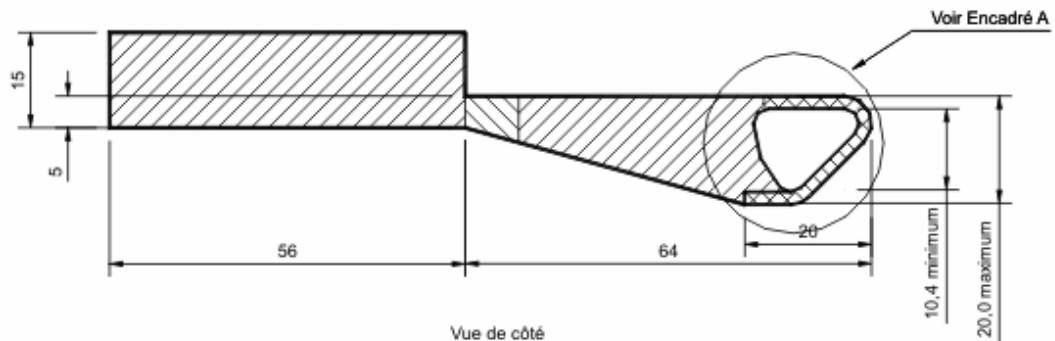
1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale

Figure 2 — Interface Profile of Tether Strap Hook with Integrated Adjustment Hardware

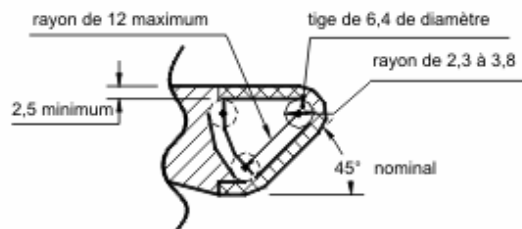
ANNEXE 7 (suite)



Vue en plan






Vue de côté



Encadré A

LÉGENDE :

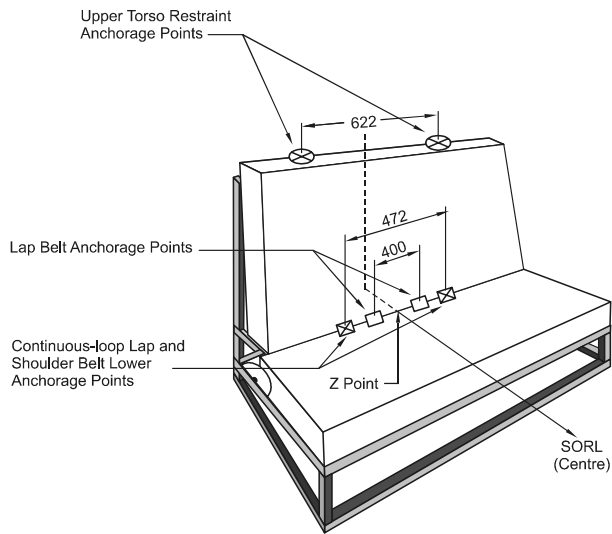
-  Structure avoisinante (s'il y en a une)
-  Zone dans laquelle doit être entièrement situé le profil d'interface du crochet de la courroie d'attache
-  Zone dans laquelle doit être entièrement situé l'axe de pivotement

Remarques :

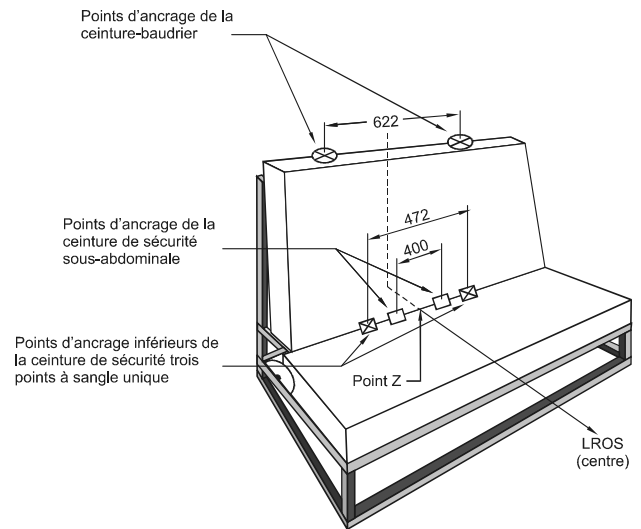
1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
2. Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 2 — Profil d'interface du crochet de la courroie d'attache muni d'un accessoire de réglage intégré

SCHEDULE 7 — *Continued*



ANNEXE 7 (*suite*)



Notes:

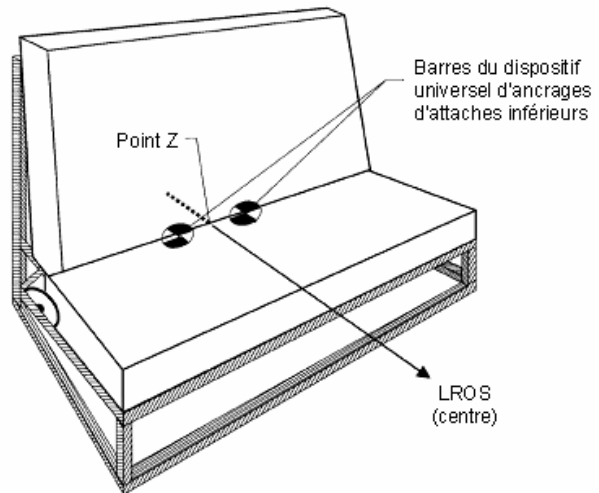
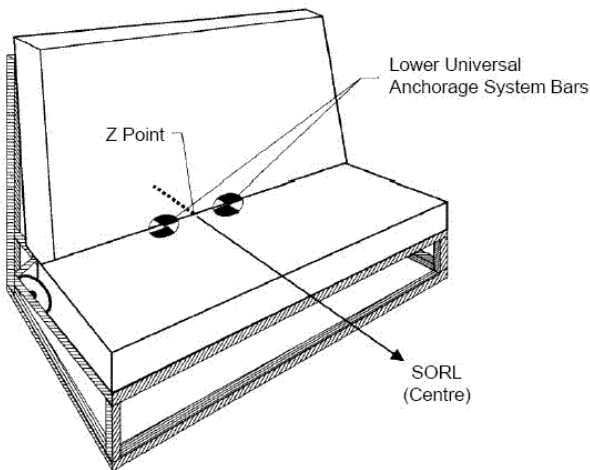
1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale
3. Lap belt anchorage points and continuous-loop lap and shoulder belt lower anchorage points are symmetrically located with respect to the SORL

Figure 3 — Three-dimensional Schematic View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Seat Belt Anchorage Points

Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
2. Le dessin n'est pas à l'échelle
3. Les points d'ancrage de la ceinture de sécurité sous-abdominale et les points d'ancrage inférieurs de la ceinture de sécurité trois points à sangle unique sont situés symétriquement par rapport à la LROS

Figure 3 — Vue schématique tridimensionnelle du siège normalisé indiquant l'emplacement des points d'ancrage de la ceinture de sécurité



Notes:

1. Drawing not to scale
2. Transverse horizontal distance between the centre of the bars and the vertical plane containing the SORL is 140 mm

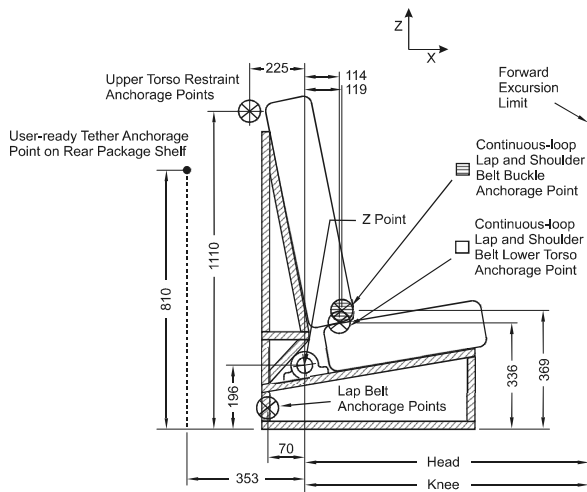
Figure 4 — Three-dimensional Schematic View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Lower Universal Anchorage System

Remarques :

1. Le dessin n'est pas à l'échelle
2. La distance horizontale transversale entre le centre des barres et le plan vertical qui contient la LROS du siège est de 140 mm

Figure 4 — Vue schématique tridimensionnelle du siège normalisé indiquant l'emplacement du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs

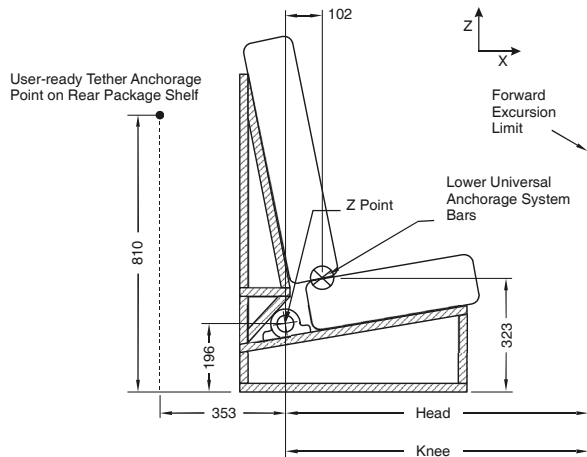
SCHEDULE 7 — Continued



Notes:

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale
3. User-ready tether anchorage point on rear package shelf located on the vertical longitudinal plane containing the SORL or located 544 mm right or left of the vertical longitudinal plane containing the SORL

Figure 5 — Side View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Seat Belt Anchorage Points

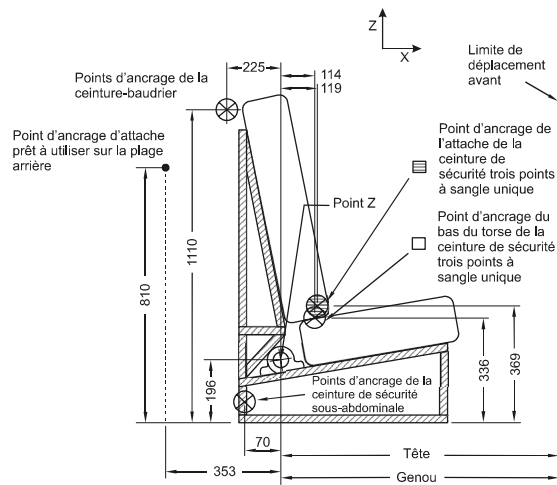


Notes:

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale
3. User-ready tether anchorage point on rear package shelf located on the vertical longitudinal plane containing the SORL or located 544 mm right or left of the vertical longitudinal plane containing the SORL
4. Lower universal anchorage system bars located 102 mm forward of the Z point and 323 mm upward from floor

Figure 6 — Side View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Lower Universal Anchorage System

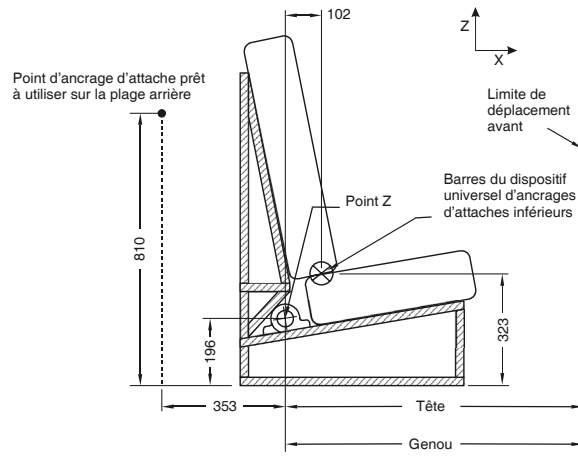
ANNEXE 7 (suite)



Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
2. Le dessin n'est pas à l'échelle
3. Le point d'ancrage d'attache prêt à utiliser sur la plage arrière est situé sur le plan vertical longitudinal contenant la LROS ou à 544 mm à droite ou à gauche du plan vertical longitudinal contenant la LROS

Figure 5 — Vue de côté du siège normalisé indiquant l'emplacement des points d'ancrage de la ceinture de sécurité

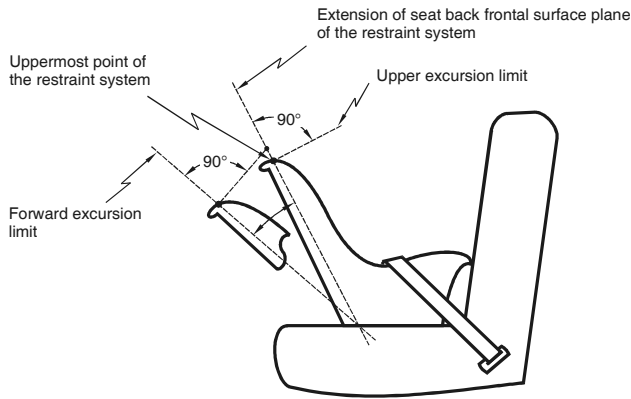


Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
2. Le dessin n'est pas à l'échelle
3. Le point d'ancrage d'attache prêt à utiliser sur la plage arrière est situé sur le plan vertical longitudinal contenant la LROS ou à 544 mm à droite ou à gauche du plan vertical longitudinal contenant la LROS
4. Les barres du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures sont situées à 102 mm à l'avant du point Z et à 323 mm au-dessus du plancher

Figure 6 — Vue de côté du siège normalisé indiquant l'emplacement du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures

SCHEDULE 7 — Continued



Note:
The illustrated limits move during dynamic testing

Note: The illustrated limits move during dynamic testing

Figure 7 — Forward and Upper Excursion Limits for any Portion of Target Point on Either Side of Anthropomorphic Test Device Head

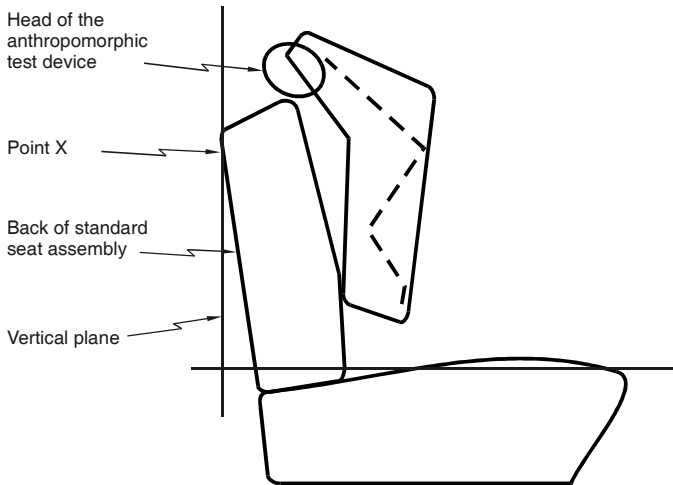
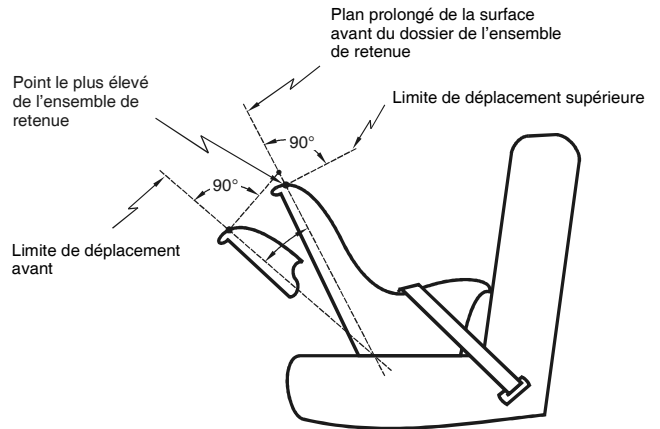


Figure 8 — Point X on Vertical Plane of Standard Seat Assembly

ANNEXE 7 (suite)



Remarque :
Les limites illustrées se déplacent pendant les essais dynamiques

Remarque : Les limites illustrées se déplacent pendant les essais dynamiques

Figure 7 — Limites de déplacement avant et supérieure de toute partie des points repères situés de part et d'autre de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai

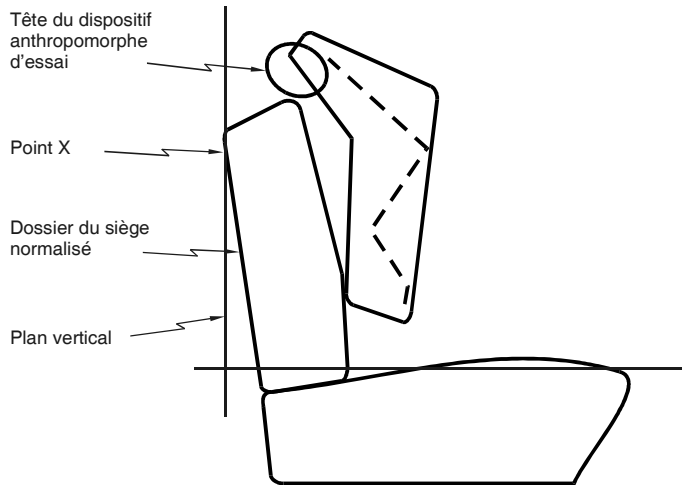
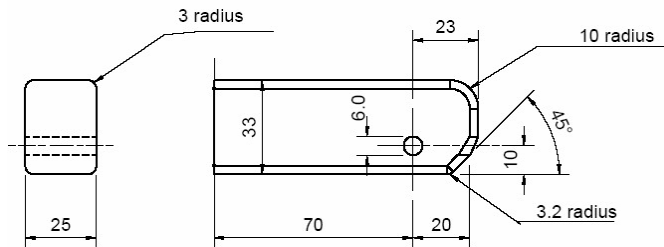


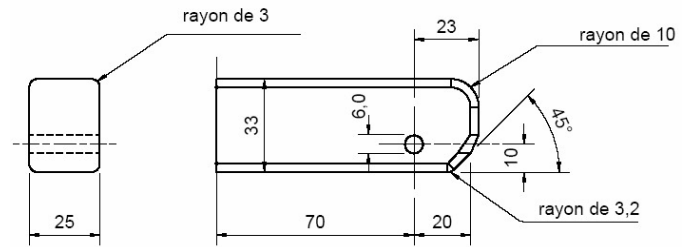
Figure 8 — Point X sur le plan vertical du siège normalisé



Notes:
1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated

2. Drawing not to scale

Figure 9 — Rear and Side View of Checking Device for Lower Connector System - Envelope Dimensions



Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire

2. Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 9 — Vue de l'arrière et de côté du dispositif de contrôle pour le système d'attaches inférieures — Dimensions de l'enveloppe

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Over the past two decades, the average size of children has increased, but the safety standards for child seats used in motor vehicles have not kept pace. Recognizing this evolution, the United States has recently revised its requirements for child seats to account for heavier children in order to improve safety.

To update the Canadian requirements in respect to child safety, the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* are being repealed and replaced with new regulations, entitled the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (the Regulations). This new update will provide child occupants with improved protection in the event of a collision. These new Regulations will more closely align the Canadian child restraint and booster seat requirements with those of the United States, including allowing child restraints for larger children, the introduction of more advanced test dummies and additional harmonized testing performance criteria. The requirements of these new Regulations relating to child seats designed for larger children have been in effect in Canada since May 2007, by means of successive Interim Orders, which these Regulations make permanent.

In addition to harmonizing most testing protocols with the United States, these new Regulations maintain several unique to Canada testing requirements as well as introduce a new lap/shoulder belt-testing requirement. This new lap/shoulder belt-testing requirement will better reflect the use of child restraints in today's vehicles. Finally, these new Regulations reorganize the previous regulatory text to clarify the intent of various requirements.

As the Canadian performance test requirements will now be highly aligned with those of the United States, these new Regulations will allow for a wider variety of child seats to be available in Canada. This will minimize the burden to manufacturers caused by past differences in North American regulations.

Description and rationale

Between 1993 and 2006, there was a 21% decrease in the number of motor vehicle occupants who died in motor vehicle collisions. This trend can be attributed to factors such as improved vehicle designs, improved road designs, and reducing high-risk behaviours, such as not using seat belts, and driving under the influence. In this same period, there was a 50% decrease in the number of child occupants who died in motor vehicle accidents. This trend can be attributed to the improved design and greater use of child restraint systems and booster seats. The Canadian regulations for these devices are a major factor in their continuing improvement.

Historically, the Canadian and United States child restraint and booster seat safety regulations have been closely aligned.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Depuis 20 ans, la taille moyenne des enfants a augmenté, alors que les normes de sécurité régissant les sièges d'enfant utilisés dans les véhicules automobiles n'ont pas évolué en conséquence. Face à cette évolution, les États-Unis ont récemment révisé leurs exigences au sujet des sièges d'enfant pour tenir compte de l'augmentation de la masse des enfants et améliorer ainsi la sécurité.

Afin de mettre à jour les exigences canadiennes en matière de sécurité des enfants, le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint* a été abrogé et remplacé par un nouveau règlement intitulé *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)*. Cette mise à jour assurera une meilleure protection des enfants lors d'une collision. Ce nouveau règlement aura aussi pour effet d'harmoniser plus étroitement les exigences du Canada en ce qui concerne les ensembles de retenue avec celles adoptées par les États-Unis, notamment les exigences ayant trait aux sièges d'enfant répondant aux besoins d'enfants de plus grande taille, la mise à l'essai des sièges d'enfant au moyen de mannequins d'essai de collision plus évolués et de critères de performance supplémentaires. Les exigences ayant trait aux sièges d'enfant répondant aux besoins d'enfants de plus grande taille sont en vigueur au Canada depuis mai 2007 en vertu d'arrêtés à effet provisoire successifs dont ce règlement assurera la pérennité.

En plus d'harmoniser la majorité des procédures d'essai avec celles des États-Unis, ce nouveau règlement conserve plusieurs exigences d'essai qui sont uniques au Canada en plus de mettre en place de nouvelles exigences en matière d'essai avec une ceinture sous-abdominale/baudrier. Cette nouvelle exigence en matière d'essai avec une ceinture sous-abdominale/baudrier reflètera plus fidèlement l'utilisation des ensembles de retenue dans les véhicules d'aujourd'hui. Enfin, ce nouveau règlement restructure le texte réglementaire abrogé afin d'éclaircir le but de certaines exigences.

Puisque les exigences canadiennes seront étroitement harmonisées avec celles des États-Unis, ce nouveau règlement permettra d'offrir une plus grande diversité de sièges au Canada. Cela allégera le fardeau imposé aux fabricants en raison de différences entre les réglementations nord-américaines par le passé.

Description et justification

Entre 1993 et 2006, les statistiques révèlent une baisse de 21% du nombre d'occupants de véhicules automobiles tués dans des collisions de la route. Cette tendance peut être attribuée à des facteurs comme la conception améliorée des véhicules, la conception plus soignée des routes et la diminution des comportements à haut risque, comme le fait de ne pas porter sa ceinture de sécurité et de conduire sous l'emprise de l'alcool. Durant la même période, une baisse de 50% du nombre d'enfants tués dans des accidents de la route a été constatée. Cette tendance peut être attribuée à la conception améliorée et à la plus grande utilisation des ensembles de retenue pour enfant et des sièges d'appoint. La réglementation canadienne de ces dispositifs est un facteur primordial pour que cette amélioration se poursuive.

Autrefois, la réglementation du Canada et celle des États-Unis régissant les ensembles de retenue et les sièges d'appoint étaient

However, this was no longer the case in several areas since the United States revised their requirements in 2003.

These new Regulations update the Canadian regulatory requirements concerning the safety of restraint system and booster seat occupants in three ways:

Firstly, they improve safety by more closely aligning Canadian restraint system and booster seat requirements with those of the United States by achieving the following goals:

(a) *Aligning the infant restraint system mass limits and introducing larger child restraint systems*

These new Regulations align Canadian requirements with those of the United States by increasing the occupant mass limit for infant restraint systems from 9 kg to 10 kg and increasing the child restraint system occupant mass limit from 22 kg to 30 kg. In addition, all related United States testing protocols for these heavier mass limits will be adopted. These changes improve safety by encouraging the use of infant and child restraint systems for a longer period of time, before graduating to the next stage of restraints.

(b) *Adopting new, improved child-sized crash test dummies, a new standard seat assembly and associated performance criteria*

Child-sized crash test dummies are used when testing restraint systems or booster seats to measure certain injury criteria. New, improved child-sized crash test dummies are available, and their specifications have been incorporated by reference as part of these new Regulations. In addition, the testing of the restraint systems or booster seats will be performed on a new standard seat assembly, so that all manufacturers can test their products uniformly using the same equipment and methodology. The United States has implemented a new standard seat assembly that is more representative of many current model vehicle seats. These new Regulations adopt this new standard seat assembly with some slight modifications, as well as most of the United States testing parameters and performance criteria.

(c) *Introducing dynamic requirements for booster seats*

The previous Canadian Regulations required only quasi-static testing on booster cushions. These new Regulations introduce the current United States dynamic test requirements, similar to current infant and child restraint systems testing, which improve the safety of booster seats.

(d) *Incorporating harnesses as part of the new Regulations*

The previous Regulations did not recognize custom harnesses for special needs children that are designed for use on school bus seats without anchors or seat belts. Therefore, provincial/territorial jurisdictions were unable to permit their use by referring to Federal regulations. There are some special needs children who, for example, cannot maintain a seated posture without assistance and therefore cannot ride on school buses. These new Regulations will allow custom harnesses to be sold for use by an individual child, in instances where this type of harness is needed to assist in his or her transportation. These harnesses are now one type of custom restraint system for disabled persons, and are not subject to dynamic performance testing. These harnesses can be used without a vehicle seat belt or lower universal anchorage system (UAS).

étroitement harmonisées. Toutefois, ce n'est plus le cas sur plusieurs points, puisque les exigences américaines ont été modifiées en 2003.

Ce nouveau règlement a pour but d'actualiser les exigences réglementaires canadiennes concernant la sécurité des occupants ensembles de retenue et sièges d'appoint de trois manières :

Premièrement, il a pour but d'améliorer la sécurité en harmonisant de plus près les exigences canadiennes et américaines régissant les ensembles de retenue et les sièges d'appoint par l'atteinte des objectifs suivants :

a) *Harmoniser les limites de masse des ensembles de retenue pour bébé et adopter des ensembles de retenue pour enfant de plus grandes dimensions*

Le nouveau règlement permettra d'harmoniser les exigences canadiennes avec celles des États-Unis en augmentant les limites de masse de 9 à 10 kg en ce qui a trait aux ensembles de retenue pour bébé et de 22 à 30 kg en ce qui a trait aux ensembles de retenue pour enfant. De plus, tous les protocoles d'essai des États-Unis au sujet de cette masse plus élevée seront adoptés. Ces modifications améliorent la sécurité en favorisant l'utilisation d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant sur une période plus longue, avant de passer à la prochaine phase d'ensembles de retenue.

b) *Adopter de nouveaux mannequins d'essai de collision adaptés à la taille d'un enfant, un nouveau siège normalisé ainsi que des critères de performance connexes*

On utilise des mannequins d'essai de collision adaptés à la taille d'un enfant lors des essais d'ensembles de retenue ou de sièges d'appoint afin d'évaluer certains critères de blessure. De nouveaux mannequins d'essai de collision améliorés et adaptés à la taille d'un enfant sont disponibles et leurs spécifications ont été incorporées par renvoi en vertu de ce nouveau règlement. De plus, les essais d'ensembles de retenue ou de sièges d'appoint seront pratiqués sur un siège normalisé pour que tous les fabricants puissent soumettre leurs produits à des essais uniformes au moyen des mêmes équipements et selon les mêmes méthodologies. Les États-Unis ont conçu un nouveau siège normalisé qui est plus représentatif de plusieurs modèles actuels de sièges de véhicules. Ce nouveau règlement adopte ce nouveau siège normalisé moyennant quelques légères modifications, de même que la plupart des paramètres d'essai et des critères de performance des États-Unis.

c) *Incorporer des exigences dynamiques en ce qui a trait aux sièges d'appoint*

Le règlement canadien précédent n'imposait que des essais quasi-statiques aux coussins d'appoint. Le nouveau règlement met en place les nouvelles exigences d'essai dynamique des États-Unis, analogues à celles qui régissent les essais des ensembles de retenue pour bébé et pour enfant actuels, ce qui a pour effet d'améliorer la sécurité des sièges d'appoint.

d) *Incorporer des harnais dans le cadre du nouveau règlement*

La réglementation abrogée ne reconnaît pas les harnais sur mesure destinés aux enfants qui ont des besoins spéciaux qui sont conçus pour être utilisés sur les sièges des autobus scolaires sans points d'ancrage ni ceintures de sécurité. C'est la raison pour laquelle les provinces et les territoires ne sont pas en mesure d'autoriser leur utilisation en vertu de la réglementation fédérale. Il y a certains enfants qui ont des

Secondly, the Government retains the following six Canadian-specific requirements, while the seventh is newly introduced.

- (a) *Specific Canadian administrative regulatory requirements*
Manufacturers of restraint systems or booster seats still have to conform to requirements that are administrative in nature. Such requirements apply to the National Safety Mark application process, importation and records.
- (b) *The need for labels, information and instructions to be provided in both of Canada's official languages*
In addition to maintaining the requirement to provide information in both official languages, these new Regulations improve the visibility of information, installation instructions and Canadian certification labels, thereby reducing the risk of misuse by consumers and facilitating the enforcement by provincial, territorial and local authorities, of their respective laws.
- (c) *The minimum booster seat occupant mass remains at 18 kg*
The United States allows the design of booster seats for children having a mass of 13.6 kg. Research has shown that these smaller children are safer in a child restraint system with an integral five-point harness rather than using a booster seat.
- (d) *Mandatory inversion test for both infant and child restraint systems*
This test ensures that a child restraint system remains attached to an aircraft seat in turbulent conditions and that the child dummy is also held in the seat without falling out.
- (e) *Canadian unique booster seat deflection test*
The booster seat deflection test is designed to assess the stiffness and strength of the seat, and is aimed at ensuring that the child is properly supported and that the vehicle's seat belt is kept properly positioned on the child's body.
- (f) *Canadian-unique energy-absorbent material requirements*
Every surface that may come into contact with the head must be made of energy-absorbent material that is within the specified range of compression-deflection resistance prescribed by the new Regulations.
- (g) *Introduce the requirement for infant and child restraint systems to be tested using three-point lap/shoulder belts*
A new dynamic testing procedure requiring that infant and child restraint systems to be tested when secured by a three-point lap/shoulder belt has been added. This will help ensure that restraint systems are tested using the types of seat belt systems that are installed in most new vehicles.

besoins spéciaux qui, par exemple, ne peuvent rester en position assise sans assistance et qui ne peuvent donc pas emprunter les autobus scolaires. Ce nouveau règlement autorise la vente de harnais sur mesure pour un enfant spécifique dont les besoins spéciaux exigent ce type de harnais pour permettre son transport. Ces harnais sont considérés comme un type d'ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée, et ne sont pas soumis à des essais de performance dynamiques. Ces harnais peuvent être utilisés sans ceinture de sécurité ou sans dispositif universel d'ancrage d'attaches inférieures.

Deuxièmement, le gouvernement conserve les six exigences suivantes propres au Canada, alors que la septième sera nouvelle.

- a) *Exigences réglementaires administratives propres au Canada*
Les fabricants d'ensembles de retenue ou de sièges d'appoint seront toujours tenus de se conformer à des exigences de nature administrative. De telles exigences s'appliquent au processus de demande d'apposition de la marque nationale de sécurité, à l'importation et au traitement des dossiers.
- b) *Obligation de fournir des étiquettes, des renseignements et des directives dans les deux langues officielles du Canada*
En plus d'exiger la diffusion des renseignements dans les deux langues officielles, le nouveau règlement augmentera la visibilité des renseignements, des directives d'installation et des étiquettes de certification canadiennes, réduisant ainsi le risque de mauvais usage par les consommateurs et facilitant l'application par les autorités provinciales, territoriales et locales de leurs lois respectives.
- c) *La masse minimale d'un enfant utilisant un siège d'appoint restera à 18 kg*
Les États-Unis permettent aux enfants d'utiliser des sièges d'appoint dès que leur masse atteint 13,6 kg. Les recherches montrent que les enfants de plus petite taille sont plus en sécurité dans un ensemble de retenue pour enfant comportant un harnais à cinq points d'appui que lorsqu'ils utilisent un siège d'appoint.
- d) *Essais d'inversion obligatoires des ensembles de retenue pour bébé et pour enfant*
Ces essais permettent d'assurer qu'un ensemble de retenue pour enfant reste attaché à un siège pour passager d'aéronef en cas de turbulence et que le mannequin d'essai de collision adapté à la taille d'un enfant est également retenu au siège et ne risque pas de s'en détacher.
- e) *Essai de déformation des sièges d'appoint propre au Canada*
Un essai de déformation des sièges d'appoint vise à évaluer la rigidité et la résistance du siège et à s'assurer que l'enfant est bien supporté et que la ceinture de sécurité du véhicule est bien ajustée au corps de l'enfant.
- f) *Exigences en vigueur relatives aux matériaux capables d'absorber l'énergie propres au Canada*
Toute surface susceptible d'entrer en contact avec la tête doit être constituée de matériaux capables d'absorber l'énergie qui s'inscrivent dans la plage de résistance à la déformation par compression prévue par le nouveau règlement.
- g) *Incorporer l'exigence pour que les ensembles de retenue pour bébé et pour enfant soient mis à l'essai au moyen de ceintures sous-abdominales/ baudriers à trois points d'appui*

Thirdly, these new Regulations reorganize the previous regulatory text to clarify the intent of some requirements by introducing new definitions; rewriting certain portions of text; replacing words; adding details or figures; correcting cross-reference errors; and regrouping the information and installation instructions by class of restraint systems and replacing the name “booster cushion” with “booster seat” to harmonize it with the common designation in the United States.

These new Regulations enhance the safety of children who are occupants of vehicles and use an infant or child restraint system or a booster seat. They also ensure that the Canadian and United States requirements are more closely aligned for the most significant testing protocols. Regulations that are not closely aligned increase costs to manufacturers (which are then passed on to Canadian consumers) due to the increased testing requirements, and may reduce the variety of restraint systems and booster seats marketed in Canada by manufacturers.

Consultation

The Department of Transport informs the automotive industry, child seat manufacturers, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the regulations. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. The Department also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the automotive industry, child seat manufacturers, public safety organizations, the police community, the provinces, the territories, and its international counterparts such as the United States Department of Transportation and the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations.

The Department’s intention to update the child seat regulations has been part of its regulatory plan since December 2006. An important portion of the new Regulations pertaining to child seats designed for larger children has been in effect in Canada since May 2007 by means of successive Interim Orders. An Interim Order allows the Department to temporarily align its requirements with those of another jurisdiction, which in this case is the United States. These Interim Orders have allowed Canadians to have access to increased-mass limit child seat products that were previously prohibited for use in Canada. These new Regulations provide Canadians with more products to choose from and use legally on a permanent basis. No negative comments have been received regarding the Interim Orders.

The Government has worked with the provinces and territories to help ensure that the introduction of child seats for larger children would be compatible with each of their in-vehicle use laws. Provinces and territories currently have in-vehicle use legislation in place to accommodate the child seats for heavier children.

Un nouvel essai dynamique qui exige que les ensembles de retenue pour bébé et pour enfant soient mis à l’essai alors qu’ils sont assujettis par une ceinture de sécurité sous-abdominale/ baudrier à trois points d’appui sera ajouté aux essais dynamiques actuels. Cela garantira que les ensembles de retenue sont mis à l’essai à l’aide de ceintures de sécurité installées dans la plupart des véhicules neufs.

Troisièmement, ce nouveau règlement restructure le texte réglementaire précédent afin de clarifier le but de certaines exigences en présentant de nouvelles définitions, en reformulant certaines parties du texte, en remplaçant des mots, en ajoutant des précisions ou des schémas, en corrigeant les erreurs de renvoi et en regroupant les renseignements et les directives d’installation par catégorie d’ensemble de retenue et en remplaçant l’expression « coussin d’appoint » par « siège d’appoint » par souci de l’harmoniser avec l’appellation courante aux États-Unis.

Ce nouveau règlement améliore la sécurité des enfants en voiture ainsi que l’utilisation d’un ensemble de retenue pour bébé ou pour enfant ou d’un siège d’appoint. Il garantit également l’harmonisation des exigences canadiennes et américaines régissant les protocoles d’essai les plus importants. Des règlements qui ne sont pas étroitement harmonisés augmentent les coûts des fabricants (qui sont ensuite répercutés sur les consommateurs canadiens) en raison de l’augmentation des exigences d’essai et peuvent réduire la diversité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint offerts sur le marché canadien par les fabricants.

Consultation

Chaque fois qu’il envisage de modifier un règlement, le ministère des Transports en avise l’industrie automobile, les fabricants de sièges d’enfant et les organismes de sécurité publique ainsi que le grand public. Cela leur donne la chance de formuler des observations sur ces changements par courrier ou par courriel. Le Ministère consulte également régulièrement, dans le cadre de réunions en personne ou de téléconférences, l’industrie automobile, les fabricants de sièges, les organisations de sécurité publique, les services de police, les provinces, les territoires et ses homologues étrangers comme le Department of Transportation des États-Unis et le Forum mondial de l’harmonisation des règlements concernant les véhicules.

L’intention du Ministère d’actualiser la réglementation des sièges d’enfant s’inscrit dans son plan de réglementation depuis décembre 2006. Une partie importante de ce nouveau règlement ayant trait aux sièges d’enfant répondant aux besoins d’enfants de plus grande taille est en vigueur au Canada depuis mai 2007 par l’entremise d’arrêtés à effet provisoire successifs. Un arrêté à effet provisoire permet au Ministère d’harmoniser provisoirement ses exigences avec celles d’un autre pays, en l’occurrence les États-Unis. Grâce à ces arrêtés à effet provisoire, les Canadiens ont accès à des sièges d’enfant dont la masse limite a été augmentée, qui étaient auparavant interdits au Canada. Ce nouveau règlement offre donc aux Canadiens un plus grand choix de produits dont l’utilisation est autorisée à titre permanent. Aucune observation négative n’a été reçue au sujet des arrêtés à effet provisoire.

Le gouvernement a collaboré avec les provinces et les territoires pour s’assurer que l’adoption de sièges pour les enfants de plus grande taille était compatible avec chaque loi régissant l’utilisation de ces sièges dans un véhicule. Les provinces et les territoires ont déjà des lois régissant l’utilisation dans les véhicules de sièges pour enfant conçus pour des enfants de plus grande taille.

The Department considers the new Regulations consistent with the goals of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) in that they remove unnecessary technical barriers to trade. In addition, under the Department's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of these new Regulations was done. It was determined that they would have no impact on the environment.

Consultative session

On May 20, 2009, an informal notice was sent by email to every major restraint system and booster seat manufacturer. The purpose of the informal notice was to gather comments from manufacturers about the Government's intention to amend the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*. On August 15, 2009, a Notice of Intent was issued which outlined the Government's intention to amend the same Regulations. Following the Notice, a consultation session was held in Ottawa on August 27, 2009.

Representatives of various organizations attended the consultation session either in person or via teleconference. Juvenile Products Manufacturers Association (JPMA), the Ministry of Transportation of Ontario and DOREL Juvenile Group had several questions that were technical in nature. The panel members from the Department provided technical information on the proposed amendments.

Prepublication

Following the Notice of Intent, the new Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 2009, and the prepublication was followed by a 45-day comment period. Various organizations provided comments, mainly school bus transport-related organizations and the Juvenile Products Manufacturers Association (JPMA).

Harnesses for use in school buses

Various school bus-related organizations, such as school boards, regional transportation services and suppliers, submitted concerns that the new Regulations would not incorporate harnesses allowing for the transportation of special needs children on school buses. To meet their needs, the new Regulations include provisions to allow these products to be sold or imported into Canada as a custom restraint system for a disabled person.

It was also requested that harnesses for use in school buses be required to have a National Safety Mark, which has long been a recognizable symbol on child restraint products that reassures consumers, parents and caregivers that the products have been certified by the manufacturer to meet all applicable government safety requirements. The Department has agreed with this request and has included the National Safety Mark requirement.

Dynamic tests

JPMA noted that most forward-facing child restraints use the same routing belt path whether secured to the vehicle by the lap belt or the UAS. In order to reduce the testing required to certify a restraint to the Canadian standards, the JPMA requested that, in the instances where the seat belt path was the same as for the UAS, the lap belt test would not be required. While most of the

Le Ministère estime que ce nouveau règlement est conforme aux objectifs de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) en ce sens qu'il supprime des obstacles techniques inutiles aux échanges commerciaux. En vertu de la Politique d'évaluation environnementale stratégique du Ministère, une évaluation préliminaire des effets éventuels de ce nouveau règlement a été effectuée et il a été déterminé que ce nouveau règlement serait sans impact sur l'environnement.

Séance de consultation

Le 20 mai 2009, un avis officieux a été adressé par courriel à chacun des principaux fabricants d'ensembles de retenue et de sièges d'appoint pour les inviter à formuler des observations sur l'intention du gouvernement de modifier le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*. Le 15 août 2009, un avis d'intention a été émis précisant l'intention du gouvernement de modifier ce même règlement. À l'issue de cet avis, une séance de consultation a eu lieu à Ottawa le 27 août 2009.

Des représentants de diverses organisations ont assisté à la séance de consultation, en personne ou par téléconférence. La Juvenile Products Manufacturers Association (JPMA), le ministère des Transports de l'Ontario et le DOREL Juvenile Group ont posé plusieurs questions de nature technique. Les membres du groupe d'experts du Ministère ont fourni des renseignements techniques sur les modifications envisagées.

Publication préalable

À l'issue de l'avis d'intention, un projet de règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 octobre 2009, moyennant une période de 45 jours pour la formulation d'observations. Diverses organisations ont formulé des observations, essentiellement des sociétés de transport scolaire et la Juvenile Products Manufacturers Association (JPMA).

Harnais dans les autobus scolaires

Diverses entreprises de transport scolaire, comme des commissions scolaires, des services de transport régionaux et des fournisseurs, ont exprimé des inquiétudes au sujet du fait que le projet de règlement n'incorporait pas de harnais qui permettraient le transport des enfants qui ont des besoins spéciaux dans les autobus scolaires. Pour répondre aux besoins de ces enfants, ce nouveau règlement permet la vente ou l'importation de ces produits au Canada à titre d'ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée.

Ils ont également demandé que les harnais utilisés à bord des autobus scolaires portent une marque nationale de sécurité, qui est depuis longtemps un symbole reconnaissable sur les ensembles de retenue pour enfant qui rassure les consommateurs, les parents et les soignants en leur donnant la garantie que les produits ont été certifiés par le fabricant et qu'ils respectent toutes les exigences de sécurité applicables du gouvernement. Le Ministère a acquiescé à cette demande et a donc adopté l'exigence relative à la marque nationale de sécurité.

Essais dynamiques

La JPMA a fait observer que la plupart des ensembles de retenue pour enfant orientés vers l'avant utilisent le même type de parcours de la ceinture, peu importe qu'ils soient assujettis au véhicule au moyen de la ceinture de sécurité ou du dispositif universel d'ancrage d'attaches inférieures. Afin de réduire le nombre d'essais qu'il faut mener pour certifier un ensemble de retenue

Department's compliance testing data showed a similar trend to the JPMA supplied data, this was not the case for every seat. The Department is aware of one specific seat that was tested on multiple occasions and met all applicable requirements when tested with the UAS and tether, but failed to meet all applicable requirements when tested with the lap belt and tether. Since a lap belt could still be used to secure a car seat, especially in older vehicles and heavy trucks, this proposal was not accepted.

A similar request was received for rear-facing seats in which the shoulder portion of the three-point lap/shoulder belt is not used to secure the car seat. However, even if the shoulder portion is not directly used, it will still add a vertical force component, thereby differentiating this method from the UAS securement method. Thus this proposal was not accepted.

National Safety Mark

The JPMA requested to amend the current visibility requirements regarding the National Safety Mark, due to space limitations considering the extensive warnings required by the Regulations. The JPMA also proposed to change the format from the current symbol to a written statement mentioning which standards the seat complies with, or to change the requirements regarding the location where the National Safety Mark could be affixed. As mentioned before, various enforcement authorities are currently familiar with the National Safety Mark symbol. Therefore, changing the format could result in enforcement related concerns. On the other hand, the Department believes that some safety warnings are more important than the National Safety Mark itself and has thus agreed to remove the requirement that the National Safety Mark be visible when the restraint is in its installed position within a vehicle.

Head acceleration requirement

The JPMA requested that the Department add precision regarding the proposed head acceleration requirement. It asked that the maximum period during which the head acceleration limit could exceed 80 g be lengthened to 3 milliseconds. The Canadian safety standard 208 for Occupant Restraint Systems in Frontal Impacts found in the *Motor Vehicle Safety Regulations* currently has a similar 3-millisecond requirement. To maintain consistency between regulations, this request has been granted.

The new Regulations require every surface of infant restraint systems and child restraint systems, which are contactable by the head, to be covered with energy absorbing material. As previously stated, this requirement is unique to Canada. JPMA requested this requirement be removed or modified to allow for

selon les normes canadiennes, la JPMA a demandé que, lorsque le passage de la ceinture de sécurité est le même que celui du dispositif universel d'ancrage, l'essai de la ceinture de sécurité sous-abdominale soit facultatif. Même si la plupart des données des essais de conformité du Ministère révèlent une tendance analogue aux données fournies par la JPMA, ce n'est pas le cas de chaque siège. Le Ministère est au courant d'un siège en particulier qui a fait l'objet d'essais à maintes reprises et qui respectait toutes les exigences en vigueur lors des essais avec le dispositif universel d'ancrage d'attaches inférieures et la courroie d'attache, mais ne satisfaisait pas à toutes les exigences applicables lors des essais avec la ceinture de sécurité sous-abdominale et la courroie d'attache. Étant donné qu'une ceinture de sécurité sous-abdominale peut toujours être utilisée pour assujettir un siège d'enfant, en particulier dans les véhicules plus anciens et les camions lourds, cette proposition n'a pas été jugée recevable.

Une demande analogue a été reçue au sujet des sièges orientés vers l'arrière, où la portion passant par-dessus l'épaule de la ceinture sous-abdominale/ baudrier n'est pas utilisée pour fixer le siège au siège du véhicule. Toutefois, même si la portion passant par-dessus l'épaule n'est pas directement utilisée, il ajoute néanmoins un élément de force verticale, ce qui distingue cette méthode de la méthode d'assujettissement par le dispositif universel d'ancrage d'attaches inférieures. C'est pourquoi cette proposition n'a pas été jugée recevable.

Marque nationale de sécurité

La JPMA a demandé de modifier les exigences actuelles de visibilité régissant la marque nationale de sécurité, en raison de l'espace limité disponible compte tenu des nombreux avertissements prévus par le Règlement. La JPMA a également proposé que l'on modifie le symbole actuel en faveur d'une déclaration écrite mentionnant les normes auxquelles le siège est conforme ou que l'on modifie les exigences régissant l'emplacement où la marque nationale de sécurité peut être apposée. Comme nous l'avons vu plus haut, diverses autorités d'application de la loi connaissent le symbole de la marque nationale de sécurité. C'est ainsi que la modification de sa présentation risque de donner lieu à des inquiétudes au sujet de l'application de la loi. En revanche, le Ministère croit que certains avertissements de sécurité ont plus d'importance que la marque nationale de sécurité proprement dite et il a donc accepté d'éliminer l'exigence selon laquelle la marque nationale de sécurité doit être visible lorsque l'ensemble de retenue est positionné et installé dans un véhicule.

Exigence relative à l'accélération résultante au centre de gravité de la tête

La JPMA a demandé au Ministère d'ajouter des précisions sur l'exigence adoptée récemment relativement à l'accélération de la tête. Elle a demandé que la durée pendant laquelle la limite d'accélération de la tête de 80 g peut être dépassée soit de 3 millisecondes. La norme canadienne de sécurité 208 sur les systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale comporte actuellement une exigence analogue de 3 millisecondes. Pour assurer l'uniformité de la réglementation, le Ministère a acquiescé à cette demande.

La réglementation stipule que toute surface des ensembles de retenue pour bébé et pour enfant, avec laquelle la tête peut entrer en contact, doit être recouverte d'un matériau capable d'absorber l'énergie. Comme nous l'avons vu plus haut, cette exigence est propre au Canada. La JPMA a demandé l'élimination ou la

different types of material. They believe that it is design restrictive since the type of material that can currently be used to meet the requirement is very limited. They also stated that this requirement did not provide any safety benefits and requested a performance-based requirement instead of a material-based one. This request has been denied at this time, as the data provided by the JPMA were insufficient to provide a basis for removing or modifying such an important requirement. The Department will continue to research this request and will decide on possible alternatives at a future date.

Coming into force date

The publication in the *Canada Gazette*, Part I, proposed a coming into force date of September 1, 2010. The JPMA requested this date be postponed until December 31, 2011 to give them time to modify their equipment and prepare for the certification process. The Department did not agree with delaying the coming into force date by 16 months. However, the Department is aware that completing the certification process is time consuming and has therefore granted a four-month extension. Starting on the date of publication of these new Regulations, a parallel regime until December 31, 2010 will allow for manufacturers to follow either the content of the previous Regulations, including the requirements of the most recent Interim Order, or the newly introduced Regulations.

Standard seat assembly drawing package

Included in these new Regulations is a drawing package for the new standard seat assembly. The new standard seat assembly is harmonized with the United States. However, there are some additions not found in the United States drawing package due to the new requirements for testing the restraints with a lap/shoulder belt. The content of the drawing package is consistent with that proposed in the *Canada Gazette*, Part I. However, it has been redrawn to ensure accuracy. This new drawing package, entitled “Standard Seat Assembly Specifications for *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations Compliance Testing*,” will combine the information found in both of the following documents: “NHTSA Standard Seat Assembly, FMVSS No. 213; No. NHTSA-213-2003, dated June 3, 2003” and “Transport Canada Modifications to the NHTSA Standard Seat Assembly” (August 2009). (Available at www.tc.gc.ca/eng/acts-regulations/regulations-sor98-159.htm)

Booster seat — seat belt guides

The JPMA requested that the movement of seat belt guides used on booster seats during dynamic testing be permitted in the new Regulations. After reviewing the request, the Department will allow for the movement of a component that is designed to assure proper belt placement throughout the test.

Objectives

JPMA noted that one of the reasons stated by the Department for the introduction of these new Regulations was to more closely harmonize them with those of the United States. However, the Department has proposed a dynamic test using a lap/shoulder belt that is not found in the US regulation. While the Department has aligned many requirements with those of the United States, the

modification de cette exigence pour autoriser différents types de matériaux. Elle estime en effet qu’elle limite la conception possible étant donné que le type de matériau qui peut être utilisé pour respecter cette exigence est très limité. Elle affirme par ailleurs que cette exigence ne présente pas d’avantages sur le plan de la sécurité et demande donc qu’elle soit fondée sur les performances plutôt que sur les matériaux. Sa demande a été refusée pour cette modification, car les données fournies par la JPMA étaient insuffisantes pour justifier une modification d’une telle importance. Le Ministère poursuivra ses recherches sur cette demande et décidera d’options éventuelles à une date ultérieure.

Date d’entrée en vigueur

La publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* proposait que la date d’entrée en vigueur de la modification soit le 1^{er} septembre 2010. La JPMA a demandé que cette date soit repoussée au 31 décembre 2011 pour lui donner le temps de modifier ses équipements et de se préparer au processus de certification. Le Ministère a refusé de repousser de 16 mois la date d’entrée en vigueur. Toutefois, le Ministère est tout à fait conscient que le processus de certification est fastidieux et c’est pourquoi il a accordé une prolongation de quatre mois. À compter de la date de publication du nouveau règlement, un régime parallèle en vigueur jusqu’au 31 décembre 2010 autorisera les fabricants à suivre la teneur du règlement précédent dont l’application est modifiée par les exigences de l’arrêté à effet provisoire le plus récent, ou de se conformer au nouveau règlement.

Ensemble de dessins du siège normalisé

Ce nouveau règlement comporte un nouvel ensemble de dessins du siège normalisé. Le nouveau siège normalisé est harmonisé avec celui des États-Unis. Toutefois, il y a des ajouts qu’on ne trouve pas dans l’ensemble de dessins des États-Unis à la suite de nouvelles exigences régissant la mise à l’essai des ensembles de retenue au moyen d’une ceinture de sécurité sous-abdominale/ boudrier. Le contenu de l’ensemble de dessins cadre avec celui qui est proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Toutefois, il a été redessiné pour en assurer l’exactitude. Le nouvel ensemble de dessins, intitulé *Spécifications du siège normalisé pour essais de conformité du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint*, associera les données que l’on trouve dans les deux documents suivants : « NHTSA Standard Seat Assembly, FMVSS n° 213; n° NHTSA-213-2003, daté du 3 juin 2003 » et « Modifications de Transports Canada au siège normalisé de la NHTSA » (août 2009). (Voir www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors98-159-menu-176.htm)

Guides sur le siège d’appoint — ceinture de sécurité

La JPMA a demandé que le déplacement des guides de ceinture de sécurité utilisés sur les sièges d’appoint au cours des essais dynamiques soit autorisé dans le nouveau règlement. Après avoir examiné la demande, le Ministère autorisera le déplacement d’un élément conçu pour assurer la position optimale de la ceinture durant l’essai.

Objectifs

La JPMA a fait observer que l’une des raisons invoquées par le Ministère pour incorporer le nouveau règlement était d’harmoniser étroitement avec la réglementation des sièges d’enfant en vigueur aux États-Unis. Toutefois, le Ministère a proposé un essai dynamique à l’aide d’une ceinture de sécurité sous-abdominale/ boudrier que l’on ne trouve pas dans le règlement américain.

Department is of the opinion that it cannot ignore the potential existing safety gap caused by the lack of a requirement for testing using lap/shoulder belts, for the sake of harmonization.

Implementation, enforcement and service standards

Motor vehicle manufacturers, child seat manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations* or *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*, as applicable. The Government monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, and inspecting and testing vehicles or equipment obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is found, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport. If a vehicle or child seat does not comply with a Canadian safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Provincial and territorial regulations refer to some of the labels found on child and booster seats. The National Safety Mark (NSM) is required by every province and territory to enforce legal use of child and booster seats.

Contact

Jeanfrancois Lalande
Junior Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 16th Floor
Ottawa, Ontario
K1P 5H9
Email: jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca

Même si le Ministère a harmonisé plusieurs exigences avec celles des États-Unis, il est d'avis qu'il ne peut pas ignorer une lacune de sécurité potentiellement existante résultant de l'absence d'une exigence régissant les essais au moyen de ceintures de sécurité sous-abdominales/baudriers, par souci d'harmonisation.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les constructeurs automobiles, les fabricants de sièges pour enfant et les importateurs sont tenus d'assurer la conformité de leurs produits avec les exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ou du nouveau règlement intitulé *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)*, selon le cas. Le gouvernement surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant et en mettant à l'essai des véhicules et des matériels achetés sur le marché commercial. En outre, lorsqu'un défaut est décelé dans un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule ou un siège d'enfant n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, il peut se voir infliger une amende en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Les règlements provinciaux et territoriaux font allusion à certaines étiquettes apposées sur les sièges et les sièges d'appoint pour enfant. La marque nationale de sécurité est exigée par chaque province et territoire pour faire appliquer la législation régissant l'utilisation des sièges d'enfant et des sièges d'appoint.

Personne-ressource

Jeanfrancois Lalande
Ingénieur subalterne d'élaboration des règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 16^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5H9
Courriel : jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca

Registration
SOR/2010-91 April 29, 2010

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Small Vessel Regulations

P.C. 2010-546 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 35(1)(d) and sections 120 and 207 of the *Canada Shipping Act, 2001*^a, hereby makes the annexed *Small Vessel Regulations*.

SMALL VESSEL REGULATIONS

INTERPRETATION

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

“accessible” means capable of being reached for inspection, removal or maintenance without removal of any elements of the permanent vessel structure. (*accessible*)

“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

“change of use” means that the use of a vessel that was a pleasure craft has changed in such a manner that the vessel is no longer a pleasure craft. (*changement d’utilisation*)

“classification society” means a classification society that is a member of the International Association of Classification Societies (IACS). (*société de classification*)

“construction standards” means the *Construction Standards for Small Vessels*, TP 1332, published by the Department of Transport. (*normes de construction*)

“engine space” means any space that contains a permanently installed propulsion engine or auxiliary engine, including any connected spaces. (*compartiment moteur*)

“final preparation”, in respect of an official competition, means activities to prepare for the competition that take place at the competition venue during the days and times specified by the organizer of the competition. (*derniers préparatifs*)

“formal training” means practice for an official competition under the supervision of a coach or an official certified by a governing body. (*entraînement officiel*)

“governing body” means a national governing body of a water sport

(a) that publishes rules and criteria respecting conduct and safety requirements for skill demonstrations, formal training or official competitions; and

(b) that

- (i) certifies coaches and coaching programs,
- (ii) certifies officials and programs for officials, or
- (iii) recommends training and safety guidelines for certified coaches or officials. (*organisme dirigeant*)

“ignition-protected”, in respect of an electrical device, means that the device is designed and constructed in such a manner that under its design operating conditions

Enregistrement
DORS/2010-91 Le 29 avril 2010

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les petits bâtiments

C.P. 2010-546 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’alinéa 35(1)d) et des articles 120 et 207 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« accessible » Qualifie ce qui peut être atteint à des fins d’inspection, d’enlèvement ou d’entretien sans qu’il soit nécessaire de déposer des éléments de la structure permanente du bâtiment. (*accessible*)

« à propulsion mécanique » S’agissant d’un bâtiment, qui est propulsé par un moteur ou a à bord un moteur pour le propulser. (*power-driven*)

« bateau de travail » Bâtiment qui n’est ni un bâtiment à passagers, ni un bâtiment à propulsion humaine, ni une embarcation de plaisance. (*workboat*)

« bâtiment à passagers » Bâtiment qui sert au transport de passagers ou qui transporte un ou plusieurs passagers. (*passenger-carrying vessel*)

« bouée de sauvetage » Bouée de sauvetage SOLAS ou bouée de sauvetage pour petit bâtiment. (*lifebuoy*)

« changement d’utilisation » Se dit d’un bâtiment qui était une embarcation de plaisance et dont l’utilisation a été modifiée de telle façon qu’il n’en est plus une. (*change of use*)

« compartiment moteur » Tout compartiment, y compris les compartiments communicants, contenant des moteurs de propulsion ou des moteurs auxiliaires qui sont fixés à demeure. (*engine space*)

« compétition officielle » Compétition ou régates organisée par un organisme dirigeant ou un club ou organisme affilié à cet organisme dirigeant. (*official competition*)

« derniers préparatifs » S’agissant d’une compétition officielle, activités préparatoires qui se déroulent sur les lieux de la compétition aux jours et aux heures précisés par l’organisateur de celle-ci. (*final preparation*)

« dispositif de propulsion manuelle » Paire d’avirons, pagaie ou autre dispositif qui utilise la force humaine pour propulser un bâtiment. (*manual propelling device*)

« dispositif de remontée à bord » Échelle, harnais de levage ou autre dispositif, à l’exclusion de toute partie de l’unité de propulsion du bâtiment, qui aide les personnes à remonter à bord à partir de l’eau. (*reboarding device*)

^a S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2001, ch. 26

- (a) it will not ignite a flammable hydrocarbon mixture surrounding it when an ignition source causes an internal explosion;
- (b) it is incapable of releasing sufficient electrical or thermal energy to ignite a hydrocarbon mixture; or
- (c) its source of ignition is hermetically sealed. (*protégé contre l'inflammabilité*)
- “IMO Resolution MSC.81(70)” means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.81(70), *Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances*. (*résolution MSC.81(70) de l'OMI*)
- “ISO 13590” means International Standard Organization Standard ISO 13590, *Small Craft — Personal Watercraft — Construction and System Installation Requirements*. (*ISO 13590*)
- “length”, in respect of a vessel, means the distance measured from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell. (*longueur*)
- “lifebuoy” means a SOLAS lifebuoy or a small vessel lifebuoy. (*bouée de sauvetage*)
- “lifejacket” means a small vessel lifejacket, a standard lifejacket, a Class 1 or Class 2 lifejacket or a SOLAS lifejacket. (*gilet de sauvetage*)
- “life raft” means a SOLAS life raft, a reduced capacity life raft or a coastal life raft. (*radeau de sauvetage*)
- “LSA Code” means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.48(66), *International Life-Saving Appliance (LSA) Code*. (*recueil LSA*)
- “manual propelling device” means a set of oars, a paddle or another device that uses human power to propel a vessel. (*dispositif de propulsion manuelle*)
- “muffler” means an expansion chamber within the exhaust line specifically designed to reduce engine noise, but does not include a muffler cut-out, straight exhaust, gutted muffler, glass pack muffler, by-pass or similar device. (*silencieux*)
- “official competition” means a competition or regatta organized by a governing body or by a club or an organization that is affiliated with a governing body. (*compétition officielle*)
- “owner”, in respect of a vessel other than a pleasure craft, means the authorized representative as defined in section 2 of the Act. (*propriétaire*)
- “passenger-carrying vessel” means a vessel that usually carries or that is carrying one or more passengers. (*bâtiment à passagers*)
- “permanently installed” means securely fastened so that tools must be used for removal. (*fixé à demeure*)
- “personal watercraft” means a vessel less than 4 m in length that uses an internal combustion engine powering a water-jet pump as its primary source of propulsion, and that is designed to be operated by a person or persons sitting, standing or kneeling on the vessel and not within the confines of the hull. (*motomarine*)
- “power”, in respect of an engine, means the power, in kilowatts, that the manufacturer declares has been determined in accordance with International Standard ISO 8665, *Small Craft — Marine Propulsion Engines and Systems — Power Measurements and Declarations*, second edition, August 1, 1994. (*puissance*)
- “power-driven”, in respect of a vessel, means that the vessel is propelled by an engine or has an engine on board to propel it. (*à propulsion mécanique*)
- « dispositif de signalisation sonore » Sifflet sans bille ou corne sonore électrique ou à gaz comprimé. (*sound-signalling device*)
- « entraînement officiel » Entraînement en vue d'une compétition officielle sous la surveillance d'un entraîneur ou d'un officiel agréé par un organisme dirigeant. (*formal training*)
- « facilement accessible » Qualifie ce qui peut être atteint facilement et sans risque en situation d'urgence, sans l'aide d'outils. (*readily accessible*)
- « fixé à demeure » Se dit d'un objet solidement fixé qui, pour sa dépose, nécessite l'utilisation d'outils. (*permanently installed*)
- « gilet de sauvetage » Gilet de sauvetage pour petit bâtiment, gilet de sauvetage normalisé, gilet de sauvetage de classe 1 ou de classe 2 ou brassière de sauvetage SOLAS. (*lifejacket*)
- « ISO 13590 » La norme de l'Organisation internationale de normalisation ISO 13590, intitulée *Navires de plaisance — Motos aquatiques — Exigences de construction et d'installation des systèmes*. (*ISO 13590*)
- « laboratoire d'essai » Laboratoire accrédité par le Conseil canadien des normes, ou par tout autre organisme d'accréditation national qui est membre de l'International Laboratory Accreditation Cooperation, pour produire des résultats exacts dans le cas des essais ou étalonnages énumérés dans sa portée d'accréditation. (*testing laboratory*)
- « Loi » La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)
- « longueur » S'agissant d'un bâtiment, la distance mesurée de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité arrière de la surface externe la plus reculée de la coque. (*length*)
- « motomarine » Bâtiment de moins de 4 m de longueur qui utilise un moteur à combustion interne actionnant une turbine à eau comme moyen principal de propulsion et qui est conçu pour être utilisé par une ou plusieurs personnes étant assises, debout ou à genoux sur le bâtiment et non à l'intérieur de la coque. (*personal watercraft*)
- « normes de construction » La norme TP 1332, intitulée *Normes de construction des petits bâtiments* et publiée par le ministère des Transports. (*construction standards*)
- « normes et pratiques recommandées » Les normes et pratiques recommandées visant l'usage maritime qui sont publiées par une société de classification maritime, un organisme d'élaboration de normes, une organisation commerciale ou industrielle, un gouvernement, un organisme gouvernemental ou une organisation internationale. (*recommended practices and standards*)
- « organisme de certification de produits » Organisme accrédité par le Conseil canadien des normes, ou par tout autre organisme d'accréditation national qui est membre de l'entente de reconnaissance mutuelle de l'International Accreditation Forum, pour offrir en tant que tierce partie l'assurance écrite qu'un produit est conforme à des exigences particulières, y compris la délivrance de la première certification et le maintien de la certification. (*product certification body*)
- « organisme dirigeant » Organisme national de réglementation d'un sport nautique qui :
- a) d'une part, publie des règles et des critères relatifs aux exigences visant le déroulement et la sécurité dans le cas de démonstrations de compétences, de l'entraînement officiel ou de compétitions officielles;
 - b) d'autre part, selon le cas :

- “product certification body” means a body that is accredited by the Standards Council of Canada, or by any other national accreditation organization that is a member of the International Accreditation Forum Multilateral Recognition Arrangement, to give third-party written assurance that a product meets the specified requirements for the product, including granting of initial certification and maintenance of the certification. (*organisme de certification de produits*)
- “pyrotechnic distress signal” means a rocket parachute flare, a multi-star flare, a hand flare, or a buoyant or hand smoke signal. (*signal de détresse pyrotechnique*)
- “readily accessible” means capable of being reached easily and safely under emergency conditions without the use of tools. (*facilement accessible*)
- “reboarding device” means a ladder, lifting harness or other device that does not include any part of the vessel’s propulsion unit and that assists a person to gain access to the vessel from the water. (*dispositif de remontée à bord*)
- “rebuilder” means a person who is engaged in the business of rebuilding vessels to sell to end users or resellers. (*reconstructeur*)
- “recommended practices and standards” means the recommended practices and standards for marine use issued by a marine classification society, standards development organization, industrial or trade organization, government, government agency or international body. (*normes et pratiques recommandées*)
- “safety craft” means a vessel, aircraft or other means of transportation that has a crew on board and that is used for surveillance and rescue activities during formal training, final preparation or official competitions. (*véhicule de secours*)
- “sailboard” means a vessel that has a totally enclosed hull fitted with a free-standing mast attached to the hull through a universal joint and that is propelled by a sail. (*planche à voile*)
- “SOLAS” means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (*SOLAS*)
- “sound-signalling device” means a peales whistle or a compressed-gas or electric horn. (*dispositif de signalisation sonore*)
- “testing laboratory” means a laboratory that is accredited by the Standards Council of Canada, or by any other national accreditation organization that is a member of the International Laboratory Accreditation Cooperation, to produce accurate results for the specific tests or calibrations that are listed on its Scope of Accreditation. (*laboratoire d’essai*)
- “towing”, except for the purposes of Part 10, means the action of pulling a vessel or an object astern or alongside, or pushing a vessel or an object ahead, but does not include pulling or pushing, in the course of the vessel’s normal operations, a floating object or vessel that has a significantly smaller displacement than the vessel’s displacement. (*remorquage*)
- “TP 14475” means the *Canadian Life Saving Appliance Standard*, published by the Department of Transport. (*TP 14475*)
- “tug” means a vessel that is constructed or converted primarily for the purpose of towing, but does not include a vessel that is constructed or converted for the purpose of
- (a) salvaging logs; or
 - (b) managing oil pollution booms and associated equipment. (*remorqueur*)
- “workboat” means a vessel that is not a passenger-carrying vessel, a human-powered vessel or a pleasure craft. (*bateau de travail*)
- (i) agréée les entraîneurs et les programmes d’entraînement,
 - (ii) agréée les officiels et les programmes qui leur sont destinés,
 - (iii) recommande des lignes directrices relatives à la formation et à la sécurité à l’intention des entraîneurs ou officiels agréés. (*governing body*)
- « planche à voile » Bâtiment qui possède une coque entièrement fermée, laquelle est pourvue d’un mât autonome fixé à celle-ci à l’aide d’un joint universel, et qui est propulsé par une voile. (*sailboard*)
- « propriétaire » S’agissant d’un bâtiment autre qu’une embarcation de plaisance, le représentant autorisé au sens de l’article 2 de la Loi. (*owner*)
- « protégé contre l’inflammabilité » Se dit d’un dispositif électrique qui est conçu et construit de manière que, dans les conditions d’utilisation prévues pour sa conception, selon le cas :
- a) il ne provoque pas l’inflammabilité d’un mélange d’hydrocarbures l’entourant quand une source d’inflammabilité cause une explosion interne;
 - b) il ne puisse diffuser suffisamment d’énergie électrique ou thermique pour enflammer un mélange d’hydrocarbures;
 - c) sa source d’inflammabilité soit scellée hermétiquement. (*ignition-protected*)
- « puissance » S’agissant d’un moteur, la puissance, en kilowatts, qui, d’après la déclaration du fabricant, a été établie conformément à la norme internationale ISO 8665, intitulée *Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marin — Mesurage et déclaration de la puissance*, 2^e édition, 1^{er} août 1994. (*power*)
- « radeau de sauvetage » Radeau de sauvetage SOLAS, radeau de sauvetage à capacité réduite ou radeau de sauvetage côtier. (*life raft*)
- « reconstructeur » Personne qui se livre à la reconstruction de bâtiments en vue de les vendre à des utilisateurs finaux ou à des revendeurs. (*rebuilder*)
- « recueil LSA » L’annexe de la résolution MSC.48(66) de l’Organisation maritime internationale, intitulée *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage*. (*LSA Code*)
- « remorquage » Sauf pour l’application de la partie 10, s’entend de l’action de tirer un bâtiment ou un objet à l’arrière ou le long de son bord ou de pousser un bâtiment ou un objet à l’avant. La présente définition exclut l’action de tirer ou de pousser, au cours des opérations normales du bâtiment, un objet flottant ou un bâtiment dont le déplacement est nettement inférieur à son propre déplacement. (*towing*)
- « remorqueur » Bâtiment construit ou modifié principalement pour effectuer du remorquage. La présente définition exclut un bâtiment construit ou modifié pour :
- a) soit récupérer des billes de bois;
 - b) soit manœuvrer un barrage flottant de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et le matériel connexe. (*tug*)
- « résolution MSC.81(70) de l’OMI » L’annexe de la résolution MSC.81(70) de l’Organisation maritime internationale, intitulée *Recommandation révisée sur la mise à l’essai des engins de sauvetage*. (*IMO Resolution MSC.81(70)*)
- « signal de détresse pyrotechnique » Fusée à parachute, fusée à étoiles multiples, feu à main ou signal fumigène flottant ou à main. (*pyrotechnic distress signal*)

- « silencieux » Chambre d'expansion se trouvant dans la conduite d'échappement qui est conçue expressément pour réduire le bruit du moteur. Ne sont pas visés par la présente définition le clapet d'échappement, l'échappement droit, le silencieux évidé, le silencieux rempli de fibre de verre, le dispositif de dérivation ou tout dispositif similaire. (*muffler*)
- « société de classification » Société de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS). (*classification society*)
- « SOLAS » La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (*SOLAS*)
- « TP 14475 » La *Norme canadienne sur les engins de sauvetage* publiée par le ministère des Transports. (*TP 14475*)
- « véhicule de secours » Bâtiment, aéronef ou autre moyen de transport à bord duquel se trouve un équipage et qui est utilisé pour des activités de surveillance et de sauvetage au cours de l'entraînement officiel, des derniers préparatifs ou des compétitions officielles. (*safety craft*)

(2) For the purposes of these Regulations,

- (a) a reference to the date of construction, manufacture or rebuilding of a vessel shall be read as a reference to the date on which the actual construction, manufacture or rebuilding starts;
- (b) a reference to "Administration" in the LSA Code or in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as a reference to "Minister";
- (c) the word "should" in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as "shall";
- (d) the term "visual signal" in the LSA Code shall be read as "pyrotechnic distress signal";
- (e) the term "pyrotechnics" in IMO Resolution MSC.81(70) shall be read as "pyrotechnic distress signal";
- (f) the *Code of Federal Regulations* of the United States shall be read without reference to "satisfactory to the Commandant" and "accepted by the Commandant under §159.010 of this chapter".

(3) For the purpose of the French version of the Regulations, the term "moto aquatique" in ISO 13590 shall be read as "motomarine".

(4) A provision in the American Boat and Yacht Council standards referred to in these Regulations that is expressed as a recommendation shall be read as a requirement unless it is incompatible with the vessel's construction.

(5) Except as otherwise indicated in these Regulations, any reference in these Regulations to a document is a reference to that document as amended from time to time.

(6) In the event of an inconsistency between a provision in a document incorporated by reference and a provision in these Regulations, the provision in these Regulations shall prevail.

APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of

- (a) a pleasure craft;
- (b) a passenger-carrying vessel of not more than 15 gross tonnage that carries not more than 12 passengers and is not a human-powered vessel;
- (c) a workboat of not more than 15 gross tonnage; and
- (d) a human-powered vessel other than a pleasure craft.

(2) Pour l'application du présent règlement :

- a) la mention de la date de construction, de fabrication ou de reconstruction d'un bâtiment vaut mention de la date à laquelle la construction, la fabrication ou la reconstruction elle-même commence;
- b) la mention de « Administration », dans le recueil LSA et la résolution MSC.81(70) de l'OMI, vaut mention de « ministre »;
- c) les termes « devraient », « conviendrait » ou « faudrait », dans la résolution MSC.81(70) de l'OMI, ont une valeur impérative;
- d) la mention de « signal visuel », dans le recueil LSA, vaut mention de « signal de détresse pyrotechnique »;
- e) la mention de « engin pyrotechnique », dans la résolution MSC.81(70) de l'OMI, vaut mention de « signal de détresse pyrotechnique »;
- f) le *Code of Federal Regulations* des États-Unis s'interprète sans les mentions « satisfactory to the Commandant » et « accepted by the Commandant under §159.010 of this chapter ».

(3) Pour l'application de la version française du présent règlement, la mention de « moto aquatique », dans l'ISO 13590, vaut mention de « motomarine ».

(4) Les dispositions des normes de l'American Boat and Yacht Council visées par le présent règlement qui sont énoncées comme des recommandations constituent des exigences, sauf si elles sont incompatibles avec la construction du bâtiment.

(5) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'un document dans le présent règlement constitue un renvoi à ce document, avec ses modifications successives.

(6) Les dispositions du présent règlement l'emportent sur les dispositions incompatibles de tout document incorporé par renvoi.

APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les embarcations de plaisance;
- b) les bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers et qui ne sont pas des bâtiments à propulsion humaine;
- c) les bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15;

- (2) These Regulations do not apply in respect of
- (a) a fishing vessel;
 - (b) a rescue boat or lifeboat that is carried on board a vessel exclusively to meet a requirement for life-saving appliances set out in other regulations made under the Act;
 - (c) a vessel in respect of which the *Special-purpose Vessels Regulations* apply; or
 - (d) an air cushion vehicle of more than 4 500 kg all up weight.

PROHIBITION

3. No person shall operate or permit another person to operate a vessel unless the safety equipment required by these Regulations is carried on board the vessel and the equipment meets the requirements of these Regulations.

SUBSTITUTE SAFETY EQUIPMENT

4. (1) If the Minister determines that there are circumstances in which equipment other than the safety equipment required by these Regulations provides a level of safety at least equivalent to that provided by the required safety equipment, the other equipment may be substituted for the required safety equipment in those circumstances.

(2) To determine the level of safety provided by the substituted equipment in the circumstances, the Minister shall assess the following factors:

- (a) the nature of the activity;
- (b) the environmental conditions;
- (c) the nature of the risks to which persons on board are exposed;
- (d) the specific characteristics of the equipment;
- (e) the recommended practices and standards to which the equipment conforms;
- (f) the manner in which the equipment will be used; and
- (g) the ability of the equipment to protect a person from injury.

(3) The substitute equipment shall bear a mark or label indicating that it conforms to the recommended practices and standards applicable to that type of equipment.

SAFETY EQUIPMENT — ACCESSIBILITY AND MAINTENANCE

5. (1) The safety equipment required by these Regulations shall be

- (a) in good working order;
- (b) readily accessible and available for immediate use; and
- (c) except for a life raft, maintained and replaced in accordance with the manufacturer's instructions or recommendations.

(2) Portable fire extinguishers and fixed fire extinguishing systems required by these Regulations shall be kept fully charged.

d) les bâtiments à propulsion humaine qui ne sont pas des embarcations de plaisance.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les bâtiments de pêche;
- b) les canots de secours et les embarcations de sauvetage qui sont à bord d'un bâtiment exclusivement pour répondre aux exigences relatives aux engins de sauvetage prévues dans d'autres règlements pris en vertu de la Loi;
- c) les bâtiments auxquels s'applique le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*;
- d) les véhicules à coussin d'air d'une masse totale de plus de 4 500 kg.

INTERDICTION

3. Il est interdit d'utiliser un bâtiment ou d'en permettre l'utilisation à moins que celui-ci n'ait à bord l'équipement de sécurité exigé par le présent règlement et que ce dernier n'y soit conforme.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DE SUBSTITUTION

4. (1) Si le ministre établit qu'il y a des circonstances dans lesquelles de l'équipement autre que l'équipement de sécurité exigé par le présent règlement offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par l'équipement de sécurité exigé, l'autre équipement peut être substitué à l'équipement de sécurité exigé dans ces circonstances.

(2) Pour établir le niveau de sécurité offert par l'équipement de substitution dans les circonstances, le ministre évalue les facteurs suivants :

- a) la nature de l'activité;
- b) les conditions environnementales;
- c) la nature des risques auxquels sont exposées les personnes à bord;
- d) les caractéristiques propres à l'équipement;
- e) les normes et pratiques recommandées auxquelles l'équipement est conforme;
- f) la façon dont l'équipement sera utilisé;
- g) la protection offerte par l'équipement pour empêcher les personnes de se blesser.

(3) L'équipement de substitution porte une marque ou une étiquette indiquant que celui-ci est conforme aux normes et pratiques recommandées applicables à ce type d'équipement.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ — ACCESSIBILITÉ ET ENTRETIEN

5. (1) L'équipement de sécurité exigé par le présent règlement est conforme aux exigences suivantes :

- a) il est en bon état de fonctionnement;
- b) il est facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate;
- c) à l'exception d'un radeau de sauvetage, il est entretenu et remplacé conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant.

(2) Les extincteurs portatifs et les systèmes fixes d'extinction exigés par le présent règlement demeurent remplis à capacité.

STANDARDS FOR SAFETY EQUIPMENT

6. (1) A personal flotation device, lifejacket, lifebuoy, self-igniting light, pyrotechnic distress signal or life raft required by these Regulations shall meet the applicable standards and tests set out in the schedule.

(2) A mark or label on the safety equipment required by these Regulations, and any manufacturer's instructions or recommendations, shall be in English and French.

APPROVAL OF LIFE-SAVING APPLIANCES

7. (1) A personal flotation device, lifejacket, lifebuoy, self-igniting light, pyrotechnic distress signal or life raft required by these Regulations shall be of a type that is approved by the Minister and shall bear a mark or label indicating the approval.

(2) The Minister shall approve a type of personal flotation device, lifejacket, lifebuoy, self-igniting light, pyrotechnic distress signal or life raft if it is shown to meet the applicable standards and tests referred to in subsection 6(1).

(3) Subsection (1) does not apply to a personal flotation device required by these Regulations if it was approved by the Director of Ship Safety of the Department of Transport or by the Department of Fisheries and Oceans and bears a mark or label indicating that it was approved by one of those departments or by the Canadian Coast Guard.

FIRST AID KIT

8. (1) A first aid kit required by these Regulations shall be packed in a waterproof case capable of being tightly closed after use and shall be

(a) a marine emergency first aid kit that contains the following:

- (i) an up-to-date first aid manual or up-to-date first aid instructions, in English and French,
- (ii) 48 doses of analgesic medication of a non-narcotic type,
- (iii) six safety pins or one roll of adhesive first aid tape,
- (iv) one pair of bandage scissors or safety scissors,
- (v) one resuscitation face shield,
- (vi) two pairs of examination gloves,
- (vii) 10 applications of antiseptic preparations,
- (viii) 12 applications of burn preparations,
- (ix) 20 adhesive plasters in assorted sizes,
- (x) 10 sterile compression bandages in assorted sizes,
- (xi) 4 m of elastic bandage,
- (xii) two sterile gauze compresses,
- (xiii) two triangular bandages, and
- (xiv) a waterproof list of the contents, in English and French; or

(b) a first aid kit that meets the requirements of the *Marine Occupational Safety and Health Regulations* or of provincial regulations governing workers' compensation, with the addition of a resuscitation face shield and two pairs of examination gloves if the kit is not required to contain them.

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

6. (1) Les vêtements de flottaison individuels, les gilets de sauvetage, les bouées de sauvetage, les appareils lumineux à allumage automatique, les signaux de détresse pyrotechniques et les radeaux de sauvetage exigés par le présent règlement sont conformes aux normes et aux essais applicables prévus à l'annexe.

(2) Les marques et les étiquettes sur l'équipement de sécurité exigé par le présent règlement et les instructions ou les recommandations du fabricant sont en français et en anglais.

APPROBATION DES ENGINES DE SAUVETAGE

7. (1) Les vêtements de flottaison individuels, les gilets de sauvetage, les bouées de sauvetage, les appareils lumineux à allumage automatique, les signaux de détresse pyrotechniques et les radeaux de sauvetage exigés par le présent règlement sont d'un type approuvé par le ministre et portent une marque ou une étiquette indiquant l'approbation.

(2) Le ministre approuve un type de vêtement de flottaison individuel, de gilet de sauvetage, de bouée de sauvetage, d'appareil lumineux à allumage automatique, de signal de détresse pyrotechnique ou de radeau de sauvetage s'il est démontré qu'il est conforme aux normes et aux essais visés au paragraphe 6(1).

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux vêtements de flottaison individuels qui sont exigés par le présent règlement s'ils ont été approuvés par le directeur, Sécurité des navires, ministère des Transports, ou par le ministère des Pêches et des Océans et qui portent une marque ou une étiquette indiquant l'approbation de l'un de ces ministères ou de la Garde côtière canadienne.

TROUSSE DE PREMIERS SOINS

8. (1) La trousse de premiers soins exigée par le présent règlement est placée dans un contenant étanche à l'eau pouvant être fermé hermétiquement après usage et correspond à l'une des trousses suivantes :

a) une trousse de premiers soins pour urgence en mer qui contient les articles suivants :

- (i) un exemplaire, en français et en anglais, d'un manuel de secourisme, édition courante, ou d'instructions de secourisme à jour,
- (ii) 48 doses d'un médicament analgésique non narcotique,
- (iii) six épingles de sûreté ou un rouleau de ruban adhésif de premiers soins,
- (iv) une paire de ciseaux à pansements ou une paire de ciseaux de sûreté,
- (v) un masque de réanimation,
- (vi) deux paires de gants d'examen,
- (vii) une préparation antiseptique pour 10 applications,
- (viii) une préparation contre les brûlures pour 12 applications,
- (ix) 20 pansements de tailles assorties,
- (x) 10 pansements de compression stérile de tailles assorties,
- (xi) 4 m de pansement élastique,
- (xii) deux compresses de gaze stérile,
- (xiii) deux pansements triangulaires,
- (xiv) une liste imperméable, en français et en anglais, de son contenu;

(2) Instead of a first aid kit referred to in subsection (1), a first aid kit that meets the requirements of the *Small Vessel Regulations* as they read immediately before the day on which these Regulations came into force may be carried on board a vessel for a period of three years after that day unless the kit is replaced before the end of that period.

PERSONAL LIFE-SAVING APPLIANCES

9. A personal flotation device or lifejacket required by these Regulations shall not be altered in a way that compromises its original structural integrity or diminishes the integrity or readability of a marking set out in a standard related to it.

10. (1) A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations, if it is of an inflatable type, shall be worn by a person in an open vessel or, if the vessel is not open, shall be worn when the person is on deck or in the cockpit.

(2) Subsection (1) does not apply to a sealed-hull rowing shell engaged in training that is governed by safety guidelines and procedures established by the governing body.

(3) A personal flotation device or lifejacket that is required by these Regulations to be carried on board a personal watercraft shall be inherently buoyant.

11. A personal flotation device or lifejacket required by these Regulations does not have to be an appropriate size for an infant who weighs less than 9 kg or a person whose chest size is more than 140 cm.

PORTABLE FIRE EXTINGUISHERS

12. (1) Every portable fire extinguisher that is required by these Regulations to be carried on board a pleasure craft shall

- (a) bear a mark indicating that it is certified by a product certification body; or
- (b) be of a type that is approved by the United States Coast Guard.

(2) Every portable fire extinguisher that is required by these Regulations to be carried on board a vessel other than a pleasure craft shall

- (a) bear a mark indicating that it is certified for marine use by a product certification body; or
- (b) be of a type that is approved by the United States Coast Guard.

(3) A portable fire extinguisher that is carried on board a vessel imported into Canada and that does not meet the requirements of subsection (1) or (2) shall be certified for marine use by a product certification body or a classification society.

b) une trousse de premiers soins qui est conforme aux exigences du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* ou d'un règlement provincial régissant l'indemnisation des accidents du travail, à laquelle sont ajoutés un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen, s'il n'est pas exigé d'en avoir dans la trousse.

(2) Au lieu de la trousse visée au paragraphe (1), une trousse de premiers soins qui est conforme aux exigences du *Règlement sur les petits bâtiments* dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement peut être à bord du bâtiment pour une période de trois ans après cette date, sauf si elle est remplacée avant la fin de cette période.

ENGINS DE SAUVETAGE INDIVIDUELS

9. Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement ne peuvent être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques figurant dans les normes les concernant.

10. (1) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage qui sont exigés par le présent règlement, s'ils sont de type gonflable, sont portés par les personnes à bord d'un bâtiment non ponté ou, si le bâtiment est ponté, par celles qui sont sur les ponts ou dans le cockpit.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une yole à coque fermée qui participe à de l'entraînement pour lequel des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant.

(3) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement à bord d'une motomarine sont d'un matériel insubmersible.

11. Ni les vêtements de flottaison individuels ni les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement n'ont à être de la bonne taille dans le cas des bébés qui pèsent moins de 9 kg et des personnes dont le tour de poitrine excède 140 cm.

EXTINCTEURS PORTATIFS

12. (1) Les extincteurs portatifs exigés par le présent règlement à bord d'une embarcation de plaisance sont conformes à l'une des exigences suivantes :

- a) ils portent une marque indiquant qu'ils sont certifiés par un organisme de certification de produits;
- b) ils sont d'un type approuvé par la United States Coast Guard.

(2) Les extincteurs portatifs exigés par le présent règlement à bord d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance sont conformes à l'une des exigences suivantes :

- a) ils portent une marque indiquant qu'ils sont certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits;
- b) ils sont d'un type qui est approuvé par la United States Coast Guard.

(3) Les extincteurs portatifs qui sont à bord d'un bâtiment importé au Canada et qui ne sont pas conformes aux exigences des paragraphes (1) ou (2) sont certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits ou par une société de classification.

13. In any reference in these Regulations to the classification of a portable fire extinguisher, the letters in the classification refer to the following classes of fires:

- (a) Class A fires, namely, fires in combustible materials such as wood, cloth, paper, rubber and plastic;
- (b) Class B fires, namely, fires in inflammable liquids, gases and greases;
- (c) Class C fires, namely, fires that involve energized electrical equipment where the electrical non-conductivity of the extinguishing media is of importance; and
- (d) Class K fires, namely, fires in cooking appliances that involve combustible cooking media such as vegetable or animal oils or fats.

14. A vessel to which Part 2, 4 or 5 applies may carry on board a portable fire extinguisher that is not marked with a classification set out in column 1 of the table to this section if the fire extinguisher contains an extinguishing agent set out in column 2, 3 or 4 of a net weight that corresponds to the classification set out in column 1, and if the fire extinguisher meets the requirements of these Regulations in all other respects.

TABLE OF EQUIVALENTS

Item	Classification	Column 2		Column 3		Column 4	
		Net Weight kg	lbs.	Net Weight kg	lbs.	Net Weight kg	lbs.
1.	1A:5B:C	1.5	3				
2.	2A:10B:C	2.25	5				
3.	2A:20B:C	4.5	10				
4.	5B:C	1.5	3	1.5	3	2.25	5
5.	10B:C	2.25	5	2.25	5	4.5	10
6.	20B:C	4.5	10	4.5	10	9	20

15. A vessel to which Part 2, 4 or 5 applies may carry on board a portable fire extinguisher that exceeds the classification set out under those Parts.

16. (1) A portable fire extinguisher required by these Regulations shall contain an extinguishing agent capable of extinguishing any potential fire in the vessel compartment for which the fire extinguisher is intended and shall not weigh more than 23 kg.

(2) A portable fire extinguisher required by these Regulations may be rated for Class K fires instead of Class B fires if it is intended for use in an area with cooking appliances that involve combustible cooking media and if the Class A and Class C ratings are maintained.

(3) A portable carbon dioxide fire extinguisher shall be fitted with an electrically non-conductive horn.

17. A portable fire extinguisher that is carried on board a vessel other than a pleasure craft, and that meets the requirements of regulations made under the *Canada Shipping Act* that applied in respect of the vessel before the day on which these Regulations came into force, may be carried on board the vessel for a period

13. Dans tout renvoi relatif à la classification d'un extincteur portatif dans le présent règlement, les lettres de la classification renvoient aux classes de feux suivantes :

- a) les feux de classe A, qui sont des feux de matériaux combustibles comme le bois, les tissus, le papier, le caoutchouc et le plastique;
- b) les feux de classe B, qui sont des feux de liquides, de gaz et de graisses inflammables;
- c) les feux de classe C, qui sont des feux qui se produisent dans des appareils électriques sous tension, où la non-conductivité de l'agent extincteur est importante;
- d) les feux de classe K, qui sont des feux dans des appareils de cuisson où brûlent des substances de cuisson comme les huiles végétales et animales ou les graisses.

14. Tout bâtiment auquel les parties 2, 4 ou 5 s'appliquent peut avoir à bord un extincteur portatif qui ne porte pas la marque relative à une classification figurant à la colonne 1 du tableau du présent article si celui-ci contient un agent extincteur qui figure aux colonnes 2, 3 ou 4 et qui est d'un poids net qui correspond à la classification figurant à la colonne 1, s'il est conforme aux exigences du présent règlement à tout autre égard.

TABLEAU DES ÉQUIVALENCES

Article	Classification	Colonne 2		Colonne 3		Colonne 4	
		Poids net kg	lb	Poids net kg	lb	Poids net kg	lb
1.	1A :5B :C	1,5	3				
2.	2A :10B :C	2,25	5				
3.	2A :20B :C	4,5	10				
4.	5B :C	1,5	3	1,5	3	2,25	5
5.	10B :C	2,25	5	2,25	5	4,5	10
6.	20B :C	4,5	10	4,5	10	9	20

15. Tout bâtiment auquel les parties 2, 4 ou 5 s'appliquent peut avoir à bord un extincteur portatif d'une classification supérieure à celle qui figure dans ces parties.

16. (1) Les extincteurs portatifs exigés par le présent règlement contiennent un agent extincteur pouvant éteindre les feux éventuels dans le compartiment du bâtiment pour lequel ils sont destinés et ne peuvent pas peser plus de 23 kg.

(2) Les extincteurs portatifs exigés par le présent règlement peuvent avoir une cote pour les feux de classe K au lieu d'une cote pour les feux de classe B s'ils sont destinés à être utilisés dans un endroit où se trouvent des appareils de cuisson dans lesquels brûlent des substances inflammables. Toutefois, les cotes pour les feux de classe A et C demeurent inchangées.

(3) Les extincteurs portatifs au dioxyde de carbone sont munis d'un cornet qui n'est pas conducteur d'électricité.

17. Les extincteurs portatifs qui sont à bord d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance et qui sont conformes aux exigences des règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui s'appliquaient à l'égard de ce bâtiment avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement peuvent y

of six years after the day on which the fire extinguisher is manufactured.

FIRE BUCKETS AND BAILERS

18. A fire bucket required by these Regulations shall have a capacity of 10 L or more, be made of metal with a round bottom and a hole in the centre, be painted red and be fitted with a lanyard of sufficient length to reach the water from the location in which it is stored.

19. A bailer required by these Regulations shall be made of plastic or metal, have an opening of at least 65 cm² and have a capacity of at least 750 mL.

PYROTECHNIC DISTRESS SIGNALS

20. (1) A pyrotechnic distress signal required by these Regulations expires four years after its date of manufacture.

(2) Type A, B, C or D flares may be carried on board a vessel instead of rocket parachute flares, multi-star flares, hand flares or smoke signals respectively, if they were approved by the Minister before the day on which these Regulations came into force.

LIFE RAFTS

21. The owner and the operator of a vessel to which Part 4 or 5 applies shall ensure that every life raft that is carried on board the vessel is

- (a) marked with the date and place of last service;
- (b) serviced at the intervals set out in section 2 of Schedule IV to the *Life Saving Equipment Regulations* at a service station that is accredited by the manufacturer of the life raft; and
- (c) except for a coastal life raft packed in a valise-type container, stored in a manner that allows it to automatically float free if the vessel sinks.

BILGE PUMPS

22. A bilge pump required by these Regulations shall be fitted with or accompanied by sufficient piping or hose to enable water to be pumped from the bilge space of the vessel over the side of the vessel.

PART 1

LICENSING OF PLEASURE CRAFT

APPLICATION

100. (1) This Part applies in respect of a pleasure craft principally maintained or operated in Canada that is equipped, even temporarily, with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is at least 7.5 kW.

(2) However, only section 110 applies in respect of a pleasure craft that is

- (a) registered under the Act; or
- (b) registered in another country as having the right to fly the flag of that country.

être à bord pour une période de six ans suivant la date de leur fabrication.

SEAUX D'INCENDIE ET ÉCOPES

18. Les seaux d'incendie exigés par le présent règlement ont un volume d'au moins 10 L, sont en métal avec un fond rond pourvu d'un trou au centre, sont peints en rouge et sont munis d'une corde suffisamment longue pour atteindre l'eau de l'endroit où ils sont entreposés.

19. Les écopes exigés par le présent règlement sont en plastique ou en métal et ont une ouverture d'au moins 65 cm² et un volume d'au moins 750 mL.

SIGNAUX DE DÉTRESSE PYROTECHNIQUES

20. (1) Les signaux de détresse pyrotechniques exigés par le présent règlement expirent quatre ans après la date de leur fabrication.

(2) Les fusées de type A, B, C ou D peuvent être à bord au lieu des fusées à parachute, des fusées à étoiles multiples, des feux à main ou des signaux fumigènes respectivement, si elles ont été approuvées par le ministre avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

RADEAUX DE SAUVETAGE

21. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment auquel s'appliquent les parties 4 ou 5 veillent à ce que chaque radeau de sauvetage à bord soit :

- a) marqué de la date et du lieu du dernier entretien;
- b) entretenu aux intervalles prévus à l'article 2 de l'annexe IV du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* à une station d'entretien agréée par son fabricant;
- c) sauf pour le radeau de sauvetage côtier emballé dans un contenant souple, rangé de manière à flotter automatiquement et librement si le bâtiment coule.

POMPES DE CALE

22. Les pompes de cale exigées par le présent règlement sont pourvues ou accompagnées d'une tuyauterie ou d'un boyau suffisamment longs pour permettre de pomper l'eau du fond de la cale du bâtiment et de la verser par-dessus bord.

PARTIE 1

PERMIS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

APPLICATION

100. (1) La présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance qui sont principalement entretenues ou utilisées au Canada et qui sont équipées, même provisoirement, d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est d'au moins 7,5 kW.

(2) Toutefois, seul l'article 110 s'applique à l'égard des embarcations de plaisance qui sont :

- a) soit immatriculées en vertu de la Loi;
- b) soit immatriculées dans un autre pays comme étant autorisées à battre le pavillon de ce pays.

PROHIBITION

101. No person shall operate or permit another person to operate a pleasure craft unless

- (a) it is licensed by the Minister;
- (b) a copy of the licence is carried on board; and
- (c) the owner's name and address on the licence are accurate.

EXCEPTIONS

Licencing

102. A pleasure craft may be operated without a licence until the day on which the owner of the pleasure craft receives the licence, up to a maximum of 90 days from the day of the initial transfer of ownership to an end user, if

- (a) the acknowledgement of receipt of the application for the licence by the Minister is carried on board; and
- (b) the file number of the acknowledgement is marked on the pleasure craft in the form and manner specified by the Minister.

Transfer of Licence

103. A pleasure craft that is the subject of a transfer of ownership may be operated until the day on which the new owner of the pleasure craft receives a transferred licence, up to a maximum of 90 days from the day of the transfer of ownership, if documents are carried on board confirming the name and address of the new owner and the date of the transfer of ownership.

Change of Name or Address

104. A pleasure craft may be operated without an accurate owner name or address on the licence until the day on which the owner of the pleasure craft receives an updated licence, up to a maximum of 90 days from the day of the change of name or address, if, in addition to the licence, documents are carried on board confirming the new name or address and the date of the change.

105. A pleasure craft that was licenced before the day on which these Regulations came into force may be operated without an accurate owner name or address on the licence until the day on which the owner of the pleasure craft receives an updated licence, up to a maximum of one year from the day on which these Regulations come into force.

PERIOD OF VALIDITY OF LICENCES

106. A pleasure craft licence is valid for a period of 10 years beginning on the day on which it is issued, transferred, renewed or updated.

CANCELLATION OF LICENCES

107. The Minister may cancel a pleasure craft licence if

- (a) the owner of the pleasure craft intends to register, obtain a licence for, or principally maintain and operate the pleasure craft in another country;
- (b) the owner of the pleasure craft intends to register or list the pleasure craft under Part 2 of the Act;

INTERDICTION

101. Il est interdit d'utiliser une embarcation de plaisance ou d'en permettre l'utilisation à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) un permis a été délivré par le ministre à l'égard de celle-ci;
- b) une copie du permis est à bord;
- c) les nom et adresse du propriétaire sur le permis sont exacts.

EXCEPTIONS

Délivrance d'un permis

102. Toute embarcation de plaisance peut être utilisée sans permis jusqu'à la date à laquelle son propriétaire reçoit le permis, pour une période maximale de quatre-vingt-dix jours suivant la date du transfert initial du droit de propriété à l'utilisateur final, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'accusé de réception par le ministre de la demande de délivrance du permis est à bord;
- b) le numéro de dossier indiqué dans l'accusé de réception est marqué sur l'embarcation de plaisance selon les modalités fixées par le ministre.

Transfert du permis

103. Toute embarcation de plaisance qui a fait l'objet d'un transfert de propriété peut être utilisée jusqu'à la date à laquelle son nouveau propriétaire reçoit le permis transféré, pour une période maximale de quatre-vingt-dix jours suivant la date du transfert du droit de propriété, si, des documents sont à bord établissant les nom et adresse du nouveau propriétaire et la date de ce transfert.

Changement de nom ou d'adresse

104. Toute embarcation de plaisance peut être utilisée sans que les nom ou adresse de son propriétaire sur le permis soient exacts jusqu'à la date à laquelle celui-ci reçoit le permis mis à jour, pour une période maximale de quatre-vingt-dix jours suivant la date du changement de nom ou d'adresse, si, en plus du permis, des documents sont à bord établissant les nouveaux nom ou adresse et la date de ce changement.

105. Toute embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement peut être utilisée sans que les nom ou adresse de son propriétaire sur le permis soient exacts jusqu'à la date à laquelle celui-ci reçoit le permis mis à jour, pour une période maximale d'un an suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

PÉRIODE DE VALIDITÉ DES PERMIS

106. Les permis d'embarcation de plaisance sont valides pour une période de dix ans à compter de la date de leur délivrance, de leur transfert, de leur renouvellement ou de leur mise à jour.

ANNULATION DE PERMIS

107. Le ministre peut annuler un permis délivré à l'égard d'une embarcation de plaisance dans les cas suivants :

- a) son propriétaire prévoit de l'immatriculer, d'obtenir un permis pour celle-ci ou de principalement l'entretenir et de l'utiliser dans un autre pays;

- (c) the owner of the pleasure craft has been issued a licence under section 108 and wishes to cancel the licence;
- (d) the licence is a demonstration licence and the holder is no longer a vendor who sells pleasure craft in the course of a commercial enterprise;
- (e) the licence was issued in error; or
- (f) the Minister believes on reasonable and probable grounds that the applicant has provided false or misleading information to obtain the licence.

VOLUNTARY LICENSING

108. The owner of a pleasure craft that is not required to be licensed by these Regulations may obtain a licence for the pleasure craft.

TRANSFER OF OWNERSHIP OF A PLEASURE CRAFT

109. Immediately on the transfer of ownership of a licensed pleasure craft, the new owner of the pleasure craft shall apply to the Minister for transfer of the licence.

MISLEADING MARKING

110. Subject to paragraph 102(b), the owner of a pleasure craft shall not operate or permit another person to operate the pleasure craft if it is marked with a number that is not a licence number or a registration number issued under Part 2 of the Act and if that number could be confused with a licence number or a registration number.

DEMONSTRATION LICENCE

111. (1) A vendor who sells pleasure craft in the course of a commercial enterprise may apply to the Minister for a demonstration licence for use on any of the enterprise's pleasure craft that are operated for the purpose of demonstration.

(2) The holder of a demonstration licence shall ensure that it is used on only one pleasure craft at a time.

(3) The demonstration licence shall not be transferred to anyone except another vendor.

112. The Minister may cancel a demonstration licence if the licence is used for a purpose other than the demonstration of a pleasure craft.

PART 2

SAFETY EQUIPMENT FOR PLEASURE CRAFT

APPLICATION

200. (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of a pleasure craft that is operated in Canada.

- b) son propriétaire prévoit de l'immatriculer ou de l'enregistrer en application de la partie 2 de la Loi;
- c) son propriétaire s'est vu délivrer un permis en application de l'article 108 et désire l'annuler;
- d) le permis est un permis de démonstration et le titulaire n'est plus un vendeur qui vend des embarcations de plaisance dans le cadre d'une entreprise commerciale;
- e) le permis a été délivré par erreur;
- f) le ministre a des motifs raisonnables de croire que le demandeur lui a fourni des renseignements faux ou trompeurs en vue de l'obtenir.

PERMIS FACULTATIF

108. Le propriétaire d'une embarcation de plaisance pour laquelle un permis n'est pas exigé par le présent règlement peut obtenir un permis pour celle-ci.

TRANSFERT DU DROIT DE PROPRIÉTÉ D'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

109. En cas de transfert du droit de propriété d'une embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré, son nouveau propriétaire présente immédiatement au ministre une demande de transfert du permis.

MARQUES TROMPEUSES

110. Sous réserve de l'alinéa 102b), il est interdit au propriétaire d'une embarcation de plaisance d'utiliser celle-ci ou d'en permettre l'utilisation si celle-ci est marquée d'un numéro, autre que le numéro de permis ou le numéro d'immatriculation attribué sous le régime de la partie 2 de la Loi et s'il était possible de le confondre avec celui d'un permis ou d'une immatriculation.

PERMIS DE DÉMONSTRATION

111. (1) Le vendeur qui vend des embarcations de plaisance dans le cadre d'une entreprise commerciale peut présenter au ministre une demande de délivrance d'un permis de démonstration pour usage à bord de l'une quelconque de celles-ci qui est utilisée aux fins de démonstration.

(2) Le titulaire d'un permis de démonstration veille à ce que celui-ci soit utilisé à bord d'une seule embarcation à la fois.

(3) Le permis de démonstration ne peut être transféré qu'à un autre vendeur.

112. Le ministre peut annuler un permis de démonstration qui est utilisé à une fin autre que la démonstration d'embarcations de plaisance.

PARTIE 2

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

APPLICATION

200. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance utilisées au Canada.

(2) This Part does not apply in respect of a pleasure craft that meets the safety equipment requirements of another country and that is

- (a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or
- (b) licensed in that country and not principally maintained and operated in Canada.

SAFETY OBLIGATION

201. The operator of a pleasure craft shall take all reasonable steps to ensure the safety of the craft and of every person on board.

PERSONAL FLOTATION DEVICES AND LIFEJACKETS

202. If a personal flotation device or lifejacket that must be carried on board a pleasure craft is to be worn by a person less than 16 years of age, it shall be inherently buoyant.

SUBPART 1

PLEASURE CRAFT OTHER THAN HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Application

203. This subpart applies in respect of a pleasure craft other than a human-powered pleasure craft.

Life-Saving Appliances — Personal Life-Saving Appliances

204. A pleasure craft shall carry on board

- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the pleasure craft is not more than 0.5 m; and
- (c) for the length of pleasure craft set out in column 1 of the table to this section, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Length	Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

- a) sont immatriculées dans ce pays comme étant autorisées à battre le pavillon de celui-ci;
- b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays et ne sont pas principalement entretenues et utilisées au Canada.

MESURES DE SÉCURITÉ

201. L'utilisateur d'une embarcation de plaisance prend toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité de celle-ci et des personnes à bord.

VÊTEMENTS DE FLOTTAISON INDIVIDUELS ET GILETS DE SAUVETAGE

202. S'ils seront portés par une personne de moins de 16 ans, les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage qui sont exigés à bord d'une embarcation de plaisance sont d'un matériel insubmersible.

SOUS-PARTIE 1

EMBARCATIONS DE PLAISANCE AUTRES QUE CELLES À PROPULSION HUMAINE

Application

203. La présente sous-partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine.

Engins de sauvetage — engins de sauvetage individuels

204. Toute embarcation de plaisance a à bord les engins de sauvetage individuels suivants :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m;
- c) selon la longueur de l'embarcation figurant à la colonne 1 du tableau du présent article, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur	Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	D'au plus 6 m	Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) soit une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Length	Column 2 Additional Personal Life-Saving Appliances
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m but less than 24 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
5.	24 m or more	(a) a buoyant heaving line of not less than 30 m in length; (b) two SOLAS lifebuoys, of which (i) one is attached to a buoyant line of not less than 30 m in length, and (ii) the other is equipped with a self-igniting light; and (c) a lifting harness with appropriate rigging

Life-Saving Appliances — Visual Signals

205. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; or (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

Vessel Safety Equipment

206. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Engins de sauvetage individuels additionnels
3.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
4.	De plus de 12 m mais de moins de 24 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
5.	De 24 m ou plus	Les engins suivants : a) une ligne d'attrape flottante d'au moins 30 m de longueur; b) deux bouées de sauvetage SOLAS : (i) l'une est attachée à une ligne flottante d'au moins 30 m de longueur, (ii) l'autre est munie d'un appareil lumineux à allumage automatique; c) un harnais de levage muni d'un grément approprié.

Engins de sauvetage — signaux visuels

205. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article a à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	D'au plus 6 m	a) soit une lampe de poche étanche à l'eau; b) soit trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
3.	De plus de 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques dont au plus six signaux fumigènes.

Équipement de sécurité de bâtiment

206. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article a à bord l'équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor, and not less than 15 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a bailer or a manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 30 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a manual bilge pump or bilge-pumping arrangements
3.	more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 50 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) bilge-pumping arrangements

Navigation Equipment

207. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) if the pleasure craft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass
3.	more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de sécurité de bâtiment
1.	D'au plus 9 m	L'équipement suivant : a) l'un ou l'autre des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 30 m de longueur; b) d'autre part, une pompe de cale manuelle ou des installations d'épuisement de cale.
3.	De plus de 12 m	a) d'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 50 m de longueur; b) d'autre part, des installations d'épuisement de cale.

Équipement de navigation

207. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article a à bord l'équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	D'au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
2.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.
3.	De plus de 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .

Firefighting Equipment

208. A pleasure craft of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the firefighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	a 5B:C portable fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with an inboard engine, a fixed fuel tank of any size, or a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 5B:C portable fire extinguisher, if the pleasure craft is a power-driven vessel; and (b) a 5B:C portable fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a 10B:C portable fire extinguisher, if the pleasure craft is a power-driven vessel; and (b) a 10B:C portable fire extinguisher, if the pleasure craft is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
4.	more than 12 m but less than 24 m	(a) a 10B:C portable fire extinguisher at the following locations: (i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, (ii) at the entrance to any accommodation space, and (iii) at the entrance to the machinery space; (b) an axe; and (c) two buckets
5.	24 m or more	(a) the equipment set out in item 4(a); (b) a power-driven fire pump, located outside the engine space, fitted with a fire hose and a nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the pleasure craft; (c) two axes; and (d) four buckets

SUBPART 2

HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Life-Saving Appliances — Personal Life-Saving Appliances and Visual Signals

209. (1) A human-powered pleasure craft shall carry on board a personal flotation device or lifejacket that is of an appropriate size for each person on board.

Matériel de lutte contre l'incendie

208. Toute embarcation de plaisance d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article a à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
1.	D'au plus 6 m	Un extincteur portatif 5B :C, si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur en-bord, d'un réservoir à combustible fixe quel que soit le volume ou d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, un extincteur portatif 5B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique; b) d'autre part, un extincteur portatif 5B :C, si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.
3.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, un extincteur portatif 10B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique; b) d'autre part, un extincteur portatif 10B :C, si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.
4.	De plus de 12 m mais de moins de 24 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 10B :C aux endroits suivants : (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, (ii) à l'entrée des locaux d'habitation, (iii) à l'entrée de la tranche des machines; b) une hache; c) deux seaux.
5.	De 24 m ou plus	Le matériel suivant : a) l'équipement figurant à l'alinéa 4a); b) une pompe à incendie à propulsion mécanique placée à l'extérieur du compartiment moteur et pourvue d'un boyau d'incendie et d'une lance permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie de l'embarcation de plaisance; c) deux haches; d) quatre seaux.

SOUS-PARTIE 2

EMBARCATIONS DE PLAISANCE À PROPULSION HUMAINE

Engins de sauvetage — engins de sauvetage individuels et signaux visuels

209. (1) Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine a à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord.

(2) A personal flotation device or lifejacket that is carried on board a human-powered pleasure craft operated in whitewater shall be inherently buoyant.

210. A human-powered pleasure craft shall carry on board, for the category of life-saving appliance set out in column 1 of the table to this section, the life-saving appliance set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Category of Life-Saving Appliance	Column 2 Life-Saving Appliance
1.	personal life-saving appliances	(a) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the pleasure craft is less than 0.5 m; and (b) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	visual signals	if the human-powered pleasure craft is more than 6 m in length, a watertight flashlight and six pyrotechnic distress signals other than smoke signals

Vessel Safety Equipment and Navigation Equipment

211. A human-powered pleasure craft shall carry on board, for the category of equipment set out in column 1 of the table to this section, the equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Category of Equipment	Column 2 Equipment
1.	vessel safety equipment	(a) a bailer; (b) a manual bilge pump; or (c) bilge-pumping arrangements
2.	navigation equipment	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) if the pleasure craft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

SUBPART 3

GENERAL EXCEPTIONS FOR PLEASURE CRAFT

Personal Flotation Devices and Lifejackets

212. If a person who is a resident of a country other than Canada brings on board a pleasure craft a personal flotation device or

(2) Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage à bord d'une embarcation de plaisance à propulsion humaine utilisée en eaux vives sont d'un matériau insubmersible.

210. Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine à bord, selon la catégorie d'engins de sauvetage figurant à la colonne 1 du tableau du présent article, les engins de sauvetage figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Catégories d'engins de sauvetage	Colonne 2 Engins de sauvetage
1.	Engins de sauvetage individuels	Les engins suivants : a) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m; b) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	Signaux visuels	Si l'embarcation de plaisance à propulsion humaine est de plus de 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.

Équipement de sécurité de bâtiment et équipement de navigation

211. Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine à bord, selon la catégorie d'équipement figurant à la colonne 1 du tableau du présent article, l'équipement figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Catégorie d'équipement	Colonne 2 Équipement
1.	Équipement de sécurité de bâtiment	a) soit une écope; b) soit une pompe de cale manuelle; c) soit des installations d'épuisement de cale.
2.	Équipement de navigation	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique.

SOUS-PARTIE 3

EXCEPTIONS GÉNÉRALES POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Vêtements de flottaison individuels et gilets de sauvetage

212. Si une personne qui est un résident d'un pays autre que le Canada apporte à bord d'une embarcation de plaisance un

lifejacket for their personal use that conforms to the laws of that country and that is of an appropriate size and in good condition, the pleasure craft is not required to carry on board a personal flotation device or lifejacket for that person that meets the requirements of these Regulations.

Visual Signals

213. (1) No visual signals are required to be carried on board a pleasure craft that is not more than 6 m in length and is not fitted with an engine.

(2) Pyrotechnic distress signals are not required to be carried on board a pleasure craft that

- (a) is operating on a river, canal or lake in which it can at no time be more than one nautical mile from shore; or
- (b) has no sleeping arrangements and is engaged in an official competition or in final preparation for an official competition.

Bailers and Manual Bilge Pumps

214. A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a pleasure craft that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

Magnetic Compass

215. A magnetic compass is not required to be carried on board a pleasure craft that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

Racing Pleasure Craft

216. A racing pleasure craft, other than a canoe, kayak or rowing shell, that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition, and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft, may carry on board the safety equipment that is required by the rules of the governing body instead of the safety equipment required by this Part.

SUBPART 4

EXCEPTIONS FOR PLEASURE CRAFT OTHER THAN HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Firefighting Equipment

217. A portable fire extinguisher of a particular classification is not required to be carried on board a pleasure craft other than a human-powered pleasure craft if two or more portable fire extinguishers are carried on board that meet the requirements of subsection 12(1) and that have a total capacity rating at least equal to the capacity rating of the required fire extinguisher.

Personal Watercraft

218. If every person on board a personal watercraft is wearing a personal flotation device or a lifejacket of an appropriate size,

vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage pour son usage personnel qui est conforme aux lois de ce pays et qui est de la bonne taille et en bonne condition, l'embarcation de plaisance n'a pas à avoir à bord, pour cette personne, un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage conforme aux exigences du présent règlement.

Signaux visuels

213. (1) Des signaux visuels ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance qui sont d'au plus 6 m de longueur et qui ne sont pas équipées d'un moteur.

(2) Des signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance dans les cas suivants :

- a) les embarcations de plaisance sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne peuvent jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive;
- b) elles n'ont pas de couchettes et participent à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci.

Écopes et pompes de cale manuelles

214. Il n'est pas exigé d'avoir d'écopes ou de pompes de cale manuelles à bord d'une embarcation de plaisance qui ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

Compas magnétique

215. Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

Embarcations de plaisance de course

216. Toute embarcation de plaisance de course, autre qu'un canot, un kayak ou une yole, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisée par bonne visibilité et accompagnée d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, celui exigé par les règles de l'organisme dirigeant.

SOUS-PARTIE 4

EXCEPTIONS POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE AUTRES QUE CELLES À PROPULSION HUMAINE

Matériel de lutte contre l'incendie

217. Des extincteurs portatifs d'une classification particulière ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine s'il y a à bord deux ou plusieurs extincteurs portatifs qui sont conformes aux exigences du paragraphe 12(1) et qui ont une capacité nominale totale au moins égale à la capacité nominale des extincteurs exigés.

Motomarines

218. La motomarine à bord de laquelle chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la

the personal watercraft is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a sound-signalling device;
- (b) a watertight flashlight or three pyrotechnic distress signals other than smoke signals;
- (c) a magnetic compass, if the personal watercraft is navigated out of sight of seamarks; and
- (d) navigation lights that meet the requirements of the *Collision Regulations*, if the personal watercraft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

Sailboards and Kiteboards

219. (1) If the operator of a sailboard or kiteboard is wearing a personal flotation device of an appropriate size, the sailboard or kiteboard is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a sound-signalling device; and
- (b) a watertight flashlight, if the sailboard or kiteboard is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

(2) A sailboard or kiteboard is not required to carry on board the safety equipment required by this Part if it is engaged in an official competition at which a safety craft is in attendance and carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for the operator of the sailboard or kiteboard that can be donned in the water.

SUBPART 5

EXCEPTIONS FOR HUMAN-POWERED PLEASURE CRAFT

Paddleboats, Watercycles, and Sealed-Hull, Sit-on-Top Kayaks

220. If every person on board a paddleboat, a watercycle or a sealed-hull, sit-on-top kayak is wearing a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size, the paddleboat, watercycle or kayak is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a sound-signalling device; and
- (b) a watertight flashlight, if the paddleboat, watercycle or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

Racing Canoes and Racing Kayaks

221. (1) A racing canoe or racing kayak that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition that is governed by safety guidelines and procedures established by the governing body is not required to carry on board the safety equipment required by this Part if it is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size

- (a) for each person on board the canoe or kayak, if the safety craft is attending only one pleasure craft; or
- (b) for each person on board the canoe or kayak with the most persons on board, if the safety craft is attending more than one pleasure craft.

bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes;
- c) si elle ne navigue pas en vue d'amers, un compas magnétique;
- d) si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*.

Planches à voile et planches à cerf-volant

219. (1) La planche à voile ou planche à cerf-volant dont l'utilisateur porte un vêtement de flottaison individuel de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

(2) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'une planche à voile ou d'une planche à cerf-volant qui participent à une compétition officielle où il y a un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage qui est de la bonne taille pour son utilisateur et qui peut être endossé dans l'eau, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie.

SOUS-PARTIE 5

EXCEPTIONS POUR LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE À PROPULSION HUMAINE

Pédalos, vélos nautiques et kayak à coque fermée et à habitacle ouvert

220. Le pédalo, vélo nautique ou kayak à coque fermée et à habitacle ouvert à bord duquel chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) s'il est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Canots de course et kayaks de course

221. (1) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'un canot de course ou d'un kayak de course qui participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci pour lesquels des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie si celui-ci est accompagné d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille :

- a) pour chaque personne à bord du canot ou du kayak, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne qu'une seule embarcation de plaisance;

(2) However, if the canoe or kayak is not attended by a safety craft, it is required to carry on board the following safety equipment:

- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a sound-signalling device; and
- (c) a watertight flashlight, if the canoe or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

Rowing Shells

222. (1) A rowing shell that is competing in a provincially, nationally or internationally sanctioned regatta or competition, or engaged in training at the venue at which the regatta or competition is taking place, is not required to carry on board the safety equipment required by this Part.

(2) A rowing shell that is engaged in activities governed by safety guidelines and procedures established by the governing body is not required to carry on board the safety equipment required by this Part if it is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size

- (a) for each person on board the rowing shell, if the safety craft is attending only one rowing shell; or
- (b) for each person on board the rowing shell with the most persons on board, if the safety craft is attending more than one rowing shell.

(3) However, if the rowing shell is not attended by a safety craft, it is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a sound-signalling device; and
- (c) a watertight flashlight, if the canoe or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

PART 3

HUMAN-POWERED VESSELS OTHER THAN PLEASURE CRAFT

INTERPRETATION

300. The following definitions apply in this Part.

“class 3 or above waters” means waters that have

- (a) rapids with moderate and irregular waves; or
- (b) rapids that are stronger, have more obstructions or are otherwise more difficult to navigate than rapids with moderate and irregular waves. (*eaux de classe 3 ou plus*)

“guided excursion” means a non-competitive outdoor recreational activity or excursion led by a person in charge of the activity or excursion during which the participants use a human-powered vessel. (*excursion guidée*)

b) pour chaque personne à bord du canot ou du kayak ayant le plus de personnes à bord, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d’une embarcation de plaisance.

(2) Toutefois, les canots et les kayaks qui ne sont pas accompagnés d’un véhicule de secours ont à bord l’équipement de sécurité suivant :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de signalisation sonore;
- c) s’ils sont utilisés après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l’eau.

Yoles

222. (1) Il n’est pas exigé d’avoir, à bord d’une yole qui participe à une régata ou à une compétition sanctionnées à l’échelle provinciale, nationale ou internationale, ou à l’entraînement sur les lieux où la régata ou la compétition est en cours, l’équipement de sécurité exigé par la présente partie.

(2) Il n’est pas exigé d’avoir, à bord d’une yole qui participe à des activités pour lesquelles des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l’organisme dirigeant, l’équipement de sécurité exigé par la présente partie si celle-ci est accompagnée d’un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille :

- a) pour chaque personne à bord de la yole, dans le cas où le véhicule de secours n’accompagne qu’une seule yole;
- b) pour chaque personne à bord de la yole ayant le plus de personnes à bord, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d’une yole.

(3) Toutefois, les yoles qui ne sont pas accompagnées d’un véhicule de secours ont à bord l’équipement de sécurité suivant :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de signalisation sonore;
- c) si elles sont utilisées après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l’eau.

PARTIE 3

BÂTIMENTS À PROPULSION HUMAINE AUTRES QUE LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

DÉFINITIONS

300. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente partie.

« casque protecteur » Casque qui est muni d’un système d’attache et qui est conçu pour protéger la personne qui le porte contre les blessures à la partie de la tête qui est comprise entre la ligne du milieu du front et l’arrière du sommet de la tête. (*helmet*)

« eaux de classe 3 ou plus » Eaux comportant, selon le cas :

- a) des rapides avec des vagues irrégulières et modérées;
- b) des rapides qui sont plus puissants, dans lesquels se trouvent plus d’obstacles ou qui sont par ailleurs plus difficiles à naviguer que des rapides avec des vagues irrégulières et modérées. (*class 3 or above waters*)

“helmet” means a helmet that has a fastening system and that is designed to protect a person’s head from injury from the midline of the forehead to the back of the crown of the head. (*casque protecteur*)

APPLICATION

301. This Part applies in respect of a human-powered vessel other than a pleasure craft.

PERSONAL FLOTATION DEVICES AND LIFEJACKETS

302. If a personal flotation device or lifejacket that must be carried on board a human-powered vessel is to be worn by a person less than 16 years of age, it shall be inherently buoyant.

GUIDED EXCURSIONS

303. (1) A person responsible for an enterprise that conducts guided excursions and the leader of a guided excursion shall ensure that

- (a) every participant in the excursion wears the following safety equipment:
 - (i) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size, and
 - (ii) when on class 3 or above waters, a helmet of an appropriate size; and
- (b) any equipment or material that is carried on board the vessel and that is not being used is secured in place when the vessel is moving.

(2) If the water temperature is less than 15°C, a person responsible for an enterprise that conducts guided excursions and the leader of a guided excursion shall ensure that equipment is immediately available or that procedures are established to protect the participants from the effects of hypothermia or cold shock resulting from swamping, capsizing or falling overboard.

304. A person responsible for an enterprise that conducts guided excursions and the leader of a guided excursion shall, before the beginning of the excursion, ensure that all participants are briefed in either or both official languages, according to their needs, on the safety and emergency procedures relevant to the guided excursion.

305. (1) The leader of a guided excursion shall, before the beginning of the excursion, report the number of participants in the excursion to a person on shore who has been designated by the leader to be responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

(2) If the guided excursion takes place in a remote area and it is not possible to report the number of participants to a person on shore, the leader of the excursion shall leave a record of the number of participants and the area of operation in a known location on shore that is accessible to search and rescue authorities.

(3) If the guided excursion departs from a support vessel, the leader of the excursion may designate a person on board the support vessel to be responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

« excursion guidée » Activité ou excursion récréative non compétitive tenue à l’extérieur et dirigée par une personne responsable au cours de laquelle les participants utilisent des bâtiments à propulsion humaine. (*guided excursion*)

APPLICATION

301. La présente partie s’applique à l’égard des bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance.

VÊTEMENTS DE FLOTTAISON INDIVIDUELS ET GILETS DE SAUVETAGE

302. S’ils seront portés par une personne de moins de 16 ans, les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage qui sont exigés à bord d’un bâtiment à propulsion humaine sont d’un matériel insubmersible.

EXCURSIONS GUIDÉES

303. (1) Toute personne responsable d’une entreprise qui effectue des excursions guidées et le dirigeant d’une excursion guidée veillent à ce que les conditions suivantes soient respectées :

- a) chaque participant à l’excursion guidée porte l’équipement de sécurité suivant :
 - (i) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille,
 - (ii) dans des eaux de classe 3 ou plus, un casque protecteur de la bonne taille;
- b) l’équipement et le matériel qui sont à bord du bâtiment et qui ne sont pas utilisés sont arrimés de façon sécuritaire lorsque le bâtiment est en mouvement.

(2) Si la température de l’eau est inférieure à 15 °C, toute personne responsable d’une entreprise qui effectue des excursions guidées et le dirigeant d’une excursion guidée veillent à ce que de l’équipement soit disponible immédiatement ou que des mesures soient établies pour protéger les participants contre les effets de l’hypothermie ou du choc dû au froid en cas d’invasissement par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

304. Toute personne responsable d’une entreprise qui effectue des excursions guidées et le dirigeant d’une excursion guidée veillent, avant le début de l’excursion, à ce que soit donné aux participants, dans l’une ou l’autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu de leurs besoins, un exposé sur les mesures de sécurité et d’urgence approprié à l’excursion.

305. (1) Le dirigeant d’une excursion guidée communique, avant le début de celle-ci, le nombre de participants à une personne à terre qu’il a désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d’urgence.

(2) Si l’excursion guidée a lieu dans une région éloignée et qu’il n’est pas possible de communiquer le nombre de participants à une personne à terre, le dirigeant de celle-ci laisse la mention de ce renseignement et du lieu de l’excursion à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.

(3) Si l’excursion guidée part d’un bâtiment d’attache, le dirigeant de celle-ci peut désigner une personne à bord de celui-ci à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d’urgence.

HUMAN-POWERED PASSENGER-CARRYING VESSELS

306. If the water temperature is less than 15°C, a person who operates or permits another person to operate a human-powered passenger-carrying vessel shall ensure that equipment is carried on board the vessel or that procedures are established to protect all persons on board from the effects of hypothermia or cold shock resulting from swamping, or falling overboard.

307. The operator of a human-powered passenger-carrying vessel shall, before departure, ensure that all passengers are briefed in either or both official languages, according to their needs, on the safety and emergency procedures relevant to the type of vessel and nature of the activity.

308. (1) The operator of a human-powered passenger-carrying vessel shall, before departure, report the number of persons on board to a person on shore who has been designated by the operator to be responsible for communicating with search and rescue authorities in the case of an emergency.

(2) If the human-powered passenger-carrying vessel is operated in a remote area and it is not possible to report the number of persons on board to a person on shore, the operator of the vessel shall leave a record of the number of persons on board and the area of operation in a known location on shore that is accessible to search and rescue authorities.

(3) If the human-powered passenger-carrying vessel is operated from a support vessel, the operator of the passenger-carrying vessel may designate a person on board the support vessel to be responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

SAFETY EQUIPMENT

First Aid Kit

309. A human-powered vessel shall carry on board a first aid kit.

Personal Life-Saving Appliances and Visual Signals

310. (1) A human-powered vessel shall carry on board

- (a) a personal flotation device or lifejacket that is
 - (i) of an appropriate size for each person on board, and
 - (ii) inherently buoyant, if the vessel is being used during whitewater paddling; and
- (b) for the category of life-saving appliance set out in column 1 of the table to this subsection, the additional life-saving appliance set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Category of Life-Saving Appliance	Column 2 Additional Life-Saving Appliance
1.	personal life-saving appliance	(a) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the vessel is not more than 0.5 m; and

BÂTIMENT À PASSAGERS À PROPULSION HUMAINE

306. Si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, toute personne qui utilise un bâtiment à passagers à propulsion humaine ou en permet l'utilisation veille à ce que de l'équipement soit à bord ou que des mesures soient établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'invasion par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

307. L'utilisateur d'un bâtiment à passagers à propulsion humaine veille, avant le départ, à ce que soit donné aux passagers, dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu de leurs besoins, un exposé sur les mesures de sécurité et d'urgence approprié au type de bâtiment et à la nature de l'activité.

308. (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers à propulsion humaine communique, avant le départ, le nombre de personnes à bord à une personne à terre qu'il a désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

(2) Si le bâtiment à passagers à propulsion humaine est utilisé dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord à une personne à terre, l'utilisateur de celui-ci laisse la mention de ce renseignement et de la zone d'utilisation à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.

(3) Si le bâtiment à passagers à propulsion humaine est utilisé à partir d'un bâtiment d'attache, l'utilisateur du bâtiment à passagers peut désigner une personne à bord du bâtiment d'attache à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de premiers soins

309. Tout bâtiment à propulsion humaine a à bord une trousse de premiers soins.

Engins de sauvetage individuels et signaux visuels

310. (1) Tout bâtiment à propulsion humaine a à bord :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage qui est, à la fois :
 - (i) de la bonne taille pour chaque personne à bord,
 - (ii) si le bâtiment est utilisé durant une excursion en eaux vives, d'un matériau insubmersible;
- b) selon la catégorie d'engins de sauvetage figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage additionnels figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABEAU

Article	Colonne 1 Catégories d'engins de sauvetage	Colonne 2 Engins de sauvetage additionnels
1.	Engins de sauvetage individuels	a) d'une part, un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m;

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Category of Life-Saving Appliance	Column 2 Additional Life-Saving Appliance
2.	visual signals	(b) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length that is contained in a throw bag (a) if the human-powered vessel is not more than 6 m in length, a watertight flashlight or three pyrotechnic distress signals other than smoke signals; or (b) if the human-powered vessel is more than 6 m in length, a watertight flashlight and six pyrotechnic distress signals other than smoke signals

(2) Every person on board a human-powered vessel shall wear
(a) a personal flotation device or lifejacket; and
(b) when on class 3 or above waters, a helmet of an appropriate size.

Vessel Safety Equipment and Navigation Equipment

311. (1) A human-powered vessel shall carry on board, for the category of equipment set out in column 1 of the table to this subsection, the equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Category of Equipment	Column 2 Equipment
1.	vessel safety equipment	(a) a bailer; (b) a manual bilge pump; or (c) bilge-pumping arrangements
2.	navigation equipment	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a human-powered vessel that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

EXCEPTIONS FOR CERTAIN VESSELS

Racing Canoes and Racing Kayaks

312. (1) A racing canoe or racing kayak that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition that is governed by safety guidelines and

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Catégories d'engins de sauvetage	Colonne 2 Engins de sauvetage additionnels
2.	Signaux visuels	b) d'autre part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur contenue dans un sac de lancement. a) si le bâtiment à propulsion humaine est d'au plus 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes; b) si le bâtiment à propulsion humaine est de plus de 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.

(2) Toute personne qui est à bord d'un bâtiment à propulsion humaine doit porter :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage;
- b) dans des eaux de classe 3 ou plus, un casque protecteur de la bonne taille.

Équipement de sécurité de bâtiment et équipement de navigation

311. (1) Tout bâtiment à propulsion humaine a à bord, selon la catégorie d'équipement figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, l'équipement figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Catégories d'équipement	Colonne 2 Équipement
1.	Équipement de sécurité de bâtiment	a) soit une écope; b) soit une pompe de cale manuelle; c) soit des installations d'épuisement de cale.
2.	Équipement de navigation	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique

(2) Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'un bâtiment à propulsion humaine d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

EXCEPTIONS POUR CERTAINS BÂTIMENTS

Canots de course et kayaks de course

312. (1) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'un canot de course ou d'un kayak de course qui participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de

procedures established by the governing body is not required to carry on board the safety equipment required by this Part if it is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size

- (a) for each person on board the canoe or kayak, if the safety craft is attending only one pleasure craft; or
- (b) for each person on board the canoe or kayak with the most persons on board, if the safety craft is attending more than one pleasure craft.

(2) However, if the racing canoe or racing kayak is not attended by a safety craft, it is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a sound-signalling device; and
- (c) a watertight flashlight if the canoe or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

Rowing Shells

313. (1) A rowing shell that is competing in a provincially, nationally or internationally sanctioned regatta or competition, or engaged in training at the venue at which the regatta or competition is taking place, is not required to carry on board the safety equipment required by this Part.

(2) A rowing shell that is engaged in activities governed by safety guidelines and procedures established by the governing body is not required to carry on board the safety equipment required by this Part if it is attended by a safety craft that is carrying on board a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size

- (a) for each person on board the rowing shell, if the safety craft is attending only one rowing shell; or
- (b) for each person on board the rowing shell with the most persons on board, if the safety craft is attending more than one rowing shell.

(3) However, if the rowing shell is not attended by a safety craft, it is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a sound-signalling device; and
- (c) a watertight flashlight, if the canoe or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

Other Racing Vessels

314. A human-powered racing vessel, other than a canoe, kayak or rowing shell, that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition, and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft, may carry on board the safety equipment that is required by the rules of the governing body instead of the safety equipment required under this Part.

celle-ci pour lesquels des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie si celui-ci est accompagné d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille :

- a) pour chaque personne bord du canot ou du kayak, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne qu'une seule embarcation de plaisance,
- b) pour chaque personne à bord du canot ou du kayak ayant le plus de personnes à bord, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d'une embarcation de plaisance.

(2) Toutefois, les canots et les kayaks qui ne sont pas accompagnés d'un véhicule de secours ont à bord l'équipement de sécurité suivant :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de signalisation sonore;
- c) s'ils sont utilisés après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Yoles

313. (1) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'une yole qui participe à une régata ou à une compétition sanctionnées à l'échelle provinciale, nationale ou internationale, ou à l'entraînement sur les lieux où la régata ou la compétition est en cours, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie.

(2) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'une yole qui participe à des activités pour lesquelles des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie si celle-ci est accompagnée d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille :

- a) pour chaque personne à bord de la yole, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne qu'une seule yole;
- b) pour chaque personne à bord de la yole ayant le plus de personnes à bord, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d'une yole.

(3) Toutefois, les yoles qui ne sont pas accompagnées d'un véhicule de secours ont à bord l'équipement de sécurité suivant :

- a) un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de signalisation sonore;
- c) si elles sont utilisées après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Autres bâtiments de course

314. Tout bâtiment de course à propulsion humaine, autre qu'un canot, un kayak ou une yole, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisé par bonne visibilité et accompagné d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, celui exigé par les règles de l'organisme dirigeant.

PART 4

PASSENGER-CARRYING VESSELS OF NOT MORE THAN 15 GROSS TONNAGE THAT CARRY NOT MORE THAN 12 PASSENGERS

APPLICATION

400. (1) This Part applies in respect of a passenger-carrying vessel of not more than 15 gross tonnage that carries not more than 12 passengers and is not a human-powered vessel.

(2) Paragraph 404(3)(b) and sections 405 to 420 do not apply in respect of a passenger-carrying vessel that meets the safety equipment requirements of another country and that is

- (a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or
- (b) licensed in that country and not principally maintained and operated in Canada.

GENERAL REQUIREMENTS

401. (1) The operator of a passenger-carrying vessel shall, before the vessel leaves a place where passengers embark, ensure that all passengers are briefed in either or both official languages, according to their needs, on the safety and emergency procedures relevant to the type of vessel and its length, including

- (a) the location of lifejackets and specifically the location of lifejackets for children;
- (b) the location of survival craft;
- (c) for passengers in each area of the vessel, the location of the lifejackets and survival craft that are closest to them;
- (d) the location and use of personal life-saving appliances, visual signals and vessel safety equipment;
- (e) the safety measures to be taken, including those relating to the protection of limbs, the avoidance of ropes and docking lines, and the effect of the movement and grouping of passengers on the stability of the vessel; and
- (f) the prevention of fire and explosions.

(2) During the briefing, the operator of the vessel shall ensure that a demonstration is provided on the manner of donning each type of lifejacket.

402. (1) The operator of a passenger-carrying vessel shall, before departure, report the number of persons on board to a person on shore who has been designated by the operator to be responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

(2) If the passenger-carrying vessel is operated in a remote area and it is not possible to report the number of persons on board to a person on shore, the operator of the vessel shall leave the information respecting each voyage in a location on shore that is known and readily available to search and rescue authorities.

(3) If the passenger-carrying vessel is operated from a support vessel, or if it is used to transfer persons from another vessel to shore, the operator of the passenger-carrying vessel may designate a person on board the support vessel or the other vessel to be

PARTIE 4

BÂTIMENTS À PASSAGERS D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS 15 QUI TRANSPORTENT AU PLUS 12 PASSAGERS

APPLICATION

400. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers et qui ne sont pas des bâtiments à propulsion humaine.

(2) L'alinéa 404(3)b) et les articles 405 à 420 ne s'appliquent pas à l'égard des bâtiments à passagers qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

- a) sont immatriculés dans ce pays comme étant autorisés à battre le pavillon de celui-ci;
- b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays et ne sont pas principalement entretenus et utilisés au Canada.

EXIGENCES GÉNÉRALES

401. (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers veille, avant que celui-ci quitte un endroit où des passagers montent à bord, à ce que soit donné aux passagers, dans l'une ou l'autre des langues officielles ou les deux, compte tenu de leurs besoins, un exposé sur les mesures de sécurité et d'urgence approprié au type de bâtiment et à sa longueur, notamment sur les points suivants :

- a) l'emplacement des gilets de sauvetage, en particulier celui des gilets de sauvetage pour enfants;
- b) l'emplacement des bateaux de sauvetage;
- c) à l'intention des passagers de chacun des secteurs du bâtiment, l'emplacement des gilets de sauvetage et des bateaux de sauvetage qui sont le plus près d'eux;
- d) l'emplacement et l'utilisation des engins de sauvetage individuels, des signaux visuels et de l'équipement de sécurité de bâtiment;
- e) les mesures de sécurité à prendre, y compris celles relatives à la protection des membres, à l'évitement des cordages et des amarres et aux effets du mouvement et du groupement des passagers sur la stabilité du bâtiment;
- f) la prévention des incendies et des explosions.

(2) Au cours de l'exposé, l'utilisateur du bâtiment veille à ce qu'une démonstration soit faite sur la façon d'enfiler chaque type de gilet de sauvetage.

402. (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers communique, avant le départ, le nombre de personnes à bord à une personne à terre qu'il a désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

(2) Si le bâtiment à passagers est utilisé dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord à une personne à terre, l'utilisateur de celui-ci laisse la mention de ce renseignement à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.

(3) L'utilisateur du bâtiment à passagers qui est utilisé à partir d'un bâtiment d'attache ou qui est utilisé pour transférer des personnes d'un autre bâtiment à la rive peut désigner une personne à bord du bâtiment d'attache ou de l'autre bâtiment à titre de

responsible for communicating with search and rescue authorities in case of an emergency.

403. If the water temperature is less than 15°C, a person who operates or permits another person to operate a passenger-carrying vessel that does not carry on board a life raft shall ensure that equipment is carried on board the vessel or that procedures are established to protect all persons on board from the effects of hypothermia or cold shock resulting from swamping, capsizing or falling overboard.

404. (1) A passenger-carrying vessel shall be designed and equipped to operate safely in its area of operation.

(2) No person shall operate a passenger-carrying vessel under circumstances that exceed its design limitations, if any.

(3) Except in an emergency, the operator of a passenger-carrying vessel engaged in towing shall ensure that

- (a) there are no passengers on board the vessel or the tow; and
- (b) the vessel meets the requirements of section 521.

405. The owner of a passenger-carrying vessel shall not operate or permit another person to operate the vessel unless, before it is first put in service, the owner has informed the Minister, in a form determined by the Minister, of

- (a) the intention to operate the vessel or permit its operation;
- (b) the physical characteristics of the vessel; and
- (c) the nature of its operation.

406. The owner of a passenger-carrying vessel shall submit to the Minister, on request, information respecting the physical characteristics of the vessel and the nature of its operation.

SAFETY EQUIPMENT

First Aid Kit

407. A passenger-carrying vessel shall carry on board a first aid kit.

Life-Saving Appliances

Personal Life-Saving Appliances

408. If a lifejacket that must be carried on board a passenger-carrying vessel is to be worn by a person less than 16 years of age, it shall be inherently buoyant.

- 409.** (1) A passenger-carrying vessel shall carry on board
- (a) a lifejacket of an appropriate size for each person on board;
 - (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the vessel is not more than 0.5 m; and
 - (c) for the length of vessel set out in column 1 of the table to this subsection, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

403. Si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, toute personne qui utilise un bâtiment à passagers n'ayant pas à bord un radeau de sauvetage ou en permet l'utilisation veille à ce que de l'équipement soit à bord ou que des mesures soient établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'invasion par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

404. (1) Tout bâtiment à passagers est conçu et équipé de manière à être utilisé sans risques dans sa zone d'utilisation.

(2) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à passagers dans des circonstances qui dépassent ses limites de conception, s'il y en a.

(3) Sauf en cas d'urgence, l'utilisateur d'un bâtiment à passagers qui effectue du remorquage veille :

- a) à ce qu'il n'y ait pas de passagers ni à bord du bâtiment ni à bord de l'objet ou du bâtiment remorqué;
- b) à ce que le bâtiment soit conforme aux exigences de l'article 521.

405. Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment à passagers d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, des renseignements suivants :

- a) de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation;
- b) des caractéristiques physiques de celui-ci;
- c) de la nature de son utilisation.

406. Le propriétaire d'un bâtiment à passagers présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de premiers soins

407. Tout bâtiment à passagers a à bord une trousse de premiers soins.

Engins de sauvetage

Engins de sauvetage individuels

408. S'ils seront portés par une personne de moins de 16 ans, les gilets de sauvetage qui sont exigés à bord d'un bâtiment à passagers sont d'un matériel insubmersible.

- 409.** (1) Tout bâtiment à passagers a à bord les engins de sauvetage individuels suivants :
- a) un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
 - b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord du bâtiment ne soit d'au plus 0,5 m;
 - c) selon la longueur du bâtiment figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length

(2) The buoyant heaving line set out in the table to subsection (1) shall be fitted at one end with a buoyant mass that will assist in carrying out the end of the line when the line is thrown.

Visual Signals

410. A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this section shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; and (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

Life Rafts

411. (1) For the purposes of subsection (2), “river” does not include

- (a) any waters seaward of a line drawn between the extremities of the shore at the river’s mouth at high tide; or
- (b) the St. Lawrence River east of 70°53’ west longitude.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	D’au plus 6 m	Une ligne d’attrape flottante d’au moins 15 m de longueur.
2.	De plus de 6 m mais d’au plus 9 m	a) soit une ligne d’attrape flottante d’au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d’au moins 15 m de longueur.
3.	De plus de 9 m mais d’au plus 12 m	a) d’une part, une ligne d’attrape flottante d’au moins 15 m de longueur; b) d’autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d’au moins 15 m de longueur.
4.	De plus de 12 m	a) d’une part, une ligne d’attrape flottante d’au moins 15 m de longueur; b) d’autre part, une bouée de sauvetage munie d’un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d’au moins 15 m de longueur.

(2) La ligne d’attrape flottante figurant au tableau du paragraphe (1) comporte une masse flottante à une extrémité qui appuie la portée de la ligne lorsqu’elle est lancée.

Signaux visuels

410. Tout bâtiment à passagers d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent article a à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	D’au plus 6 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	De plus de 6 m mais d’au plus 9 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
3.	De plus de 9 m	a) d’une part, une lampe de poche étanche à l’eau; b) d’autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes.

Radeaux de sauvetage

411. (1) Pour l’application du paragraphe (2), « fleuve » et « rivière » excluent :

- a) les eaux vers la mer à partir d’une ligne tirée entre les extrémités de la rive à l’embouchure du fleuve ou de la rivière à marée haute;
- b) le fleuve Saint-Laurent à l’est de 70°53’ de longitude ouest.

(2) A passenger-carrying vessel shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all persons on board, unless the vessel is

- (a) not more than 8.5 m in length;
- (b) engaged on a sheltered waters voyage; or
- (c) at a distance of not more than two nautical miles from the shore of a river or lake, that distance being measured either from the mainland or from an island that can be used as a safe refuge from the weather.

(3) A passenger-carrying vessel that engages in voyages beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2 shall not carry on board a coastal life raft unless it carried such a life raft on board before the day on which these Regulations came into force.

(4) For the purposes of subsections (2) and (3), “near coastal voyage, Class 2” and “sheltered waters voyage” have the same meaning as in the *Vessel Certificates Regulations*.

Vessel Safety Equipment

412. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor, and not less than 15 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a bailer or manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 30 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a manual bilge pump
3.	more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 50 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a manual bilge pump

(2) A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a passenger-carrying vessel that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

Navigation Equipment

413. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

(2) Tout bâtiment à passagers a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d’une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord, sauf dans les cas suivants :

- a) il est d’au plus 8,5 m de longueur;
- b) il effectue un voyage en eaux abritées;
- c) il se trouve à une distance d’au plus deux milles marins de la rive d’un fleuve, d’une rivière ou d’un lac, laquelle est mesurée à partir du continent ou à partir d’une île pouvant être utilisée comme refuge sécuritaire en cas d’intempéries.

(3) Les bâtiments à passagers qui effectuent des voyages au-delà des limites des voyages à proximité du littoral, classe 2 ne peuvent avoir à bord de radeaux de sauvetage côtiers, sauf s’ils en avaient avant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

(4) Pour l’application des paragraphes (3) et (4), « voyage à proximité du littoral, classe 2 » et « voyage en eaux abritées » s’entendent au sens du *Règlement sur les certificats des bâtiments*.

Équipement de sécurité de bâtiment

412. (1) Tout bâtiment à passagers d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord l’équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de sécurité de bâtiment
1.	D’au plus 9 m	L’équipement suivant : a) l’un des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	De plus de 9 m mais d’au plus 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage ou une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 30 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.
3.	De plus de 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 50 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.

(2) Il n’est pas exigé d’avoir d’écopies ou de pompes de cale manuelles à bord d’un bâtiment à passagers qui ne peut retenir suffisamment d’eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

Équipement de navigation

413. (1) Tout bâtiment à passagers d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord l’équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>
3.	more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a passenger-carrying vessel that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

Firefighting Equipment

414. (1) A passenger-carrying vessel of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the fire-fighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	(a) a 1A:5B:C portable fire extinguisher; and (b) a 1A:5B:C portable fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 2A:10B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C portable fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; and

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	D'au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil et avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .
2.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .
3.	De plus de 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'un bâtiment à passagers d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

Matériel de lutte contre l'incendie

414. (1) Tout bâtiment à passagers d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
1.	D'au plus 6 m	a) d'une part, un extincteur portatif 1A :5B :C; b) d'autre part, un extincteur portatif 1A :5B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :10B :C; b) un extincteur portatif 2A :10B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible;

TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(c) a 10B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space (a) a 2A:10B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C portable fire extinguisher at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; (c) a 10B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a fire axe; and (e) a fire bucket
4.	more than 12 m	(a) a 2A:20B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:20B:C portable fire extinguisher at the following locations: (i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, and (ii) at the entrance to each accommodation space; (c) a 20B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a manual or power-driven fire pump, located outside the engine space, that conforms to the construction standards; (e) a fire hose and nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the vessel; (f) a fire axe; and (g) two fire buckets

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
3.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	c) un extincteur portatif 10B :C à l'entrée du compartiment moteur. Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :10B :C; b) un extincteur portatif 2A :10B :C à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible; c) un extincteur portatif 10B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une hache d'incendie; e) un seau d'incendie.
4.	De plus de 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :20B :C; b) un extincteur portatif 2A :20B :C aux endroits suivants : (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, (ii) à l'entrée de chaque local d'habitation; c) un extincteur portatif 20B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une pompe à incendie manuelle ou mécanique conforme aux normes de construction, placée à l'extérieur du compartiment moteur; e) une lance d'incendie et un ajutage permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie du bâtiment; f) une hache d'incendie; g) deux seaux d'incendie.

(2) A passenger-carrying vessel that is not power-driven and is not equipped with an electrical system is not required to carry on board the portable fire extinguisher set out in paragraph (a) of items 1 to 4 of the table to subsection (1).

(3) The portable fire extinguishers set out in the table to subsection (1) shall be mounted with a clamp or bracket that provides a quick and positive release.

(4) A portable fire extinguisher intended for use in an accommodation space, or stored in an accommodation space, shall not contain a gas extinguishing agent.

415. (1) A passenger-carrying vessel that is not more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall have provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) The provision for direct discharge shall be marked in accordance with the construction standards to clearly indicate its firefighting purpose.

(3) The provision for direct discharge shall be capable of accommodating the discharge nozzle of the fire extinguisher and shall be arranged so that the fire extinguisher may be discharged in accordance with the manufacturer's instructions.

(4) If the passenger-carrying vessel is fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with section 741, a provision for direct discharge is not required.

(2) Les bâtiments à passagers qui ne sont ni à propulsion mécanique ni dotés d'un système électrique n'ont pas à avoir à bord l'extincteur portatif figurant à l'alinéa a) des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe (1).

(3) Les extincteurs portatifs figurant au tableau du paragraphe (1) sont montés au moyen d'un collier de serrage ou d'un support solide permettant un dégagement rapide et efficace.

(4) Les extincteurs portatifs contenant un agent extincteur à gaz ne peuvent être ni rangés dans les locaux d'habitation ni destinés à y être utilisés.

415. (1) Tout bâtiment à passagers d'au plus 6 m de longueur ayant un compartiment moteur fermé est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans ce compartiment sans qu'il soit nécessaire d'en ouvrir l'accès principal.

(2) Le moyen direct de déchargement est marqué, conformément aux normes de construction, de manière à indiquer clairement qu'il sert en cas d'incendie.

(3) Le moyen direct de déchargement peut accommoder l'embout de décharge de l'extincteur portatif et est disposé de manière qu'il puisse être déchargé conformément aux instructions du fabricant.

(4) Le bâtiment à passagers qui est pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'article 741 n'a pas à être doté d'un moyen direct de déchargement.

416. A portable fire extinguisher that is intended to be discharged directly into an enclosed engine space shall

- (a) contain 1.2 kg of carbon dioxide per cubic metre of gross enclosed engine space volume or, if it does not contain carbon dioxide, contain a sufficient quantity of a clean agent to provide the same protection as carbon dioxide;
- (b) if it contains carbon dioxide, be able to be completely discharged in not more than 60 seconds and if it contains a clean agent, in not more than 10 seconds; and
- (c) be in addition to the portable fire extinguishers required by section 512.

417. A passenger-carrying vessel that is more than 6 m in length and that has provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space in accordance with paragraph 741(1)(b), instead of being fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with paragraph 741(1)(a), shall carry on board the portable fire extinguisher referred to in section 416.

418. (1) A passenger-carrying vessel that is not more than 6 m in length shall be fitted with

- (a) in each engine space, a heat detector that
 - (i) is hard-wired to a red visual alarm and to an audible alarm of at least 84 dB, both of which are to be located at the operating position,
 - (ii) has a green light indicating power at the detector, and
 - (iii) is powered by the vessel's electrical system; and
- (b) in each accommodation and service space, other than in low risk spaces such as washrooms and void spaces, a fire detector that
 - (i) is certified by a product certification body,
 - (ii) has a built-in audible alarm of at least 84 dB, and
 - (iii) may be powered with an internal battery.

(2) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of a vessel in which the engine is enclosed in such a manner that a fire would be immediately apparent to a person at the operating position.

Equipment Stowage

419. The equipment required by this Part shall be protected from damage and securely stowed and, if stowed in a locker or container, the outside of the locker or container shall be clearly marked to indicate its contents.

Emergency Procedures

420. The owner and the operator of a passenger-carrying vessel shall ensure that

- (a) procedures are established for the use of the vessel's life-saving appliances and fire extinguishing equipment in case of an emergency; and
- (b) the crew practises the procedures so as to be at all times proficient in carrying them out.

416. L'extincteur portatif destiné à être déchargé directement dans le compartiment moteur fermé :

- a) contient 1,2 kg de dioxyde de carbone par mètre cube de volume brut du compartiment moteur fermé ou, s'il n'en contient pas, contient une quantité suffisante d'un agent propre pour fournir la même protection que le dioxyde de carbone;
- b) s'il contient du dioxyde de carbone, peut être déchargé complètement en 60 secondes ou moins, et s'il contient un agent propre, en 10 secondes ou moins;
- c) s'ajoute aux extincteurs portatifs qui sont exigés à bord par l'article 414.

417. Tout bâtiment à passagers d'une longueur de plus de 6 m qui est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans le compartiment moteur conformément à l'alinéa 741(1)b) a à bord l'extincteur portatif visé à l'article 416, au lieu d'être pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'alinéa 741(1)a).

418. (1) Tout bâtiment à passagers d'au plus 6 m de longueur est doté de l'équipement suivant :

- a) dans chaque compartiment moteur, un détecteur de chaleur qui est, à la fois :
 - (i) relié par fil électrique à une alarme visuelle rouge et à une alarme sonore d'au moins 84 dB placées dans le poste de commande,
 - (ii) muni d'un voyant lumineux vert qui s'allume lorsque le détecteur est alimenté en électricité,
 - (iii) alimenté par le système électrique du bâtiment;
- b) dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts, un détecteur d'incendie qui, à la fois :
 - (i) est certifié par un organisme de certification de produits,
 - (ii) est muni d'une alarme sonore intégrée d'au moins 84 dB,
 - (iii) peut être alimenté par une batterie interne.

(2) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas à l'égard du bâtiment dont le moteur est renfermé de manière que la personne au poste de commande puisse immédiatement y détecter un incendie.

Rangement de l'équipement

419. L'équipement exigé par la présente partie est protégé contre tout dommage et rangé de façon sécuritaire et, s'il est rangé dans une case ou un contenant, l'extérieur de ceux-ci porte une inscription bien distincte pour indiquer leur contenu.

Mesures en cas d'urgence

420. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment à passagers veillent :

- a) à ce que des mesures soient établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment en cas d'urgence;
- b) à ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter.

PART 5

WORKBOATS OF NOT MORE THAN
15 GROSS TONNAGE

APPLICATION

500. (1) This Part applies in respect of a workboat of not more than 15 gross tonnage.

(2) Sections 502 to 521 do not apply in respect of a workboat that meets the safety equipment requirements of another country and that is

- (a) registered in that country as having the right to fly the flag of that country; or
- (b) licensed in that country and not principally maintained and operated in Canada.

GENERAL REQUIREMENTS

501. (1) A workboat shall be designed and equipped to operate safely in its area of operation.

(2) No person shall operate a workboat under circumstances that exceed its design limitations, if any.

502. The owner of a workboat shall not operate or permit another person to operate the workboat unless, before it is first put into service, the owner has informed the Minister, in a form determined by the Minister, of

- (a) the intention to operate the workboat or permit its operation;
- (b) the physical characteristics of the workboat; and
- (c) the nature of its operation.

503. The owner of a workboat shall submit to the Minister, on request, information respecting the physical characteristics of the workboat and the nature of its operation.

SAFETY EQUIPMENT

First Aid Kit

504. A workboat shall carry on board a first aid kit.

Life-Saving Appliances

Personal Life-Saving Appliances

505. If a lifejacket that must be carried on board a workboat is to be worn by a person less than 16 years of age, it shall be inherently buoyant.

506. (1) A workboat shall carry on board

- (a) a lifejacket of an appropriate size for each person on board;
- (b) a reboarding device, unless the vertical height that must be climbed in order to reboard the workboat is not more than 0.5 m; and
- (c) for the length of workboat set out in column 1 of the table to this subsection, the additional personal life-saving appliances set out in column 2.

PARTIE 5

BATEAUX DE TRAVAIL D'UNE JAUGE
BRUTE D'AU PLUS 15

APPLICATION

500. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15.

(2) Les articles 502 à 521 ne s'appliquent pas à l'égard des bateaux de travail qui sont conformes aux exigences d'un autre pays en matière d'équipement de sécurité et qui, selon le cas :

- a) sont immatriculés dans ce pays comme étant autorisés à battre le pavillon de celui-ci;
- b) ont fait l'objet d'un permis de ce pays et ne sont pas principalement entretenus et utilisés au Canada.

EXIGENCES GÉNÉRALES

501. (1) Tout bateau de travail est conçu et équipé de manière à être utilisé sans risques dans sa zone d'utilisation.

(2) Il est interdit d'utiliser un bateau de travail dans des circonstances qui dépassent ses limites de conception, s'il y en a.

502. Il est interdit au propriétaire d'un bateau de travail d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, des renseignements suivants :

- a) de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation;
- b) des caractéristiques physiques de celui-ci;
- c) de la nature de son utilisation.

503. Le propriétaire d'un bateau de travail présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Trousse de premiers soins

504. Tout bateau de travail a à bord une trousse de premiers soins.

Engins de sauvetage

Engins de sauvetage individuels

505. S'ils seront portés par une personne de moins de 16 ans, les gilets de sauvetage qui sont exigés à bord d'un bâtiment de travail sont d'un matériel insubmersible.

506. (1) Tout bateau de travail a à bord les engins de sauvetage individuels suivants :

- a) un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;
- b) un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord du bateau ne soit d'au plus 0,5 m;
- c) selon la longueur du bateau de travail figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, les engins de sauvetage individuels additionnels figurant à la colonne 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Additional Personal Life-Saving Appliances
1.	not more than 6 m	a buoyant heaving line of not less than 15 m in length
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; or (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy attached to a buoyant line of not less than 15 m in length
4.	more than 12 m	(a) a buoyant heaving line of not less than 15 m in length; and (b) a lifebuoy that is equipped with a self-igniting light or attached to a buoyant line of not less than 15 m in length

(2) The buoyant heaving line set out in the table to subsection (1) shall be fitted at one end with a buoyant mass that will assist in carrying out the end of the line when the line is thrown.

Visual Signals

507. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the visual signals set out in column 2.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Visual Signals
1.	not more than 6 m	(a) a watertight flashlight; and (b) three pyrotechnic distress signals other than smoke signals
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) six pyrotechnic distress signals other than smoke signals
3.	more than 9 m	(a) a watertight flashlight; and (b) twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals

(2) When operating within a recognized log booming ground, a tug that is not more than 6 m in length is not required to carry on board the visual signals set out in the table to subsection (1).

Life Rafts

508. (1) A workboat that is more than 12 m in length shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all persons on board the vessel.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Engins de sauvetage individuels additionnels
1.	D'au plus 6 m	Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) soit une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) soit une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
3.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	a) d'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) d'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.
4.	De plus de 12 m	Le matériel suivant : a) une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; b) une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur.

(2) La ligne d'attrape flottante figurant au tableau du paragraphe (1) comporte une masse flottante à une extrémité qui appuie la portée de la ligne lorsqu'elle est lancée.

Signaux visuels

507. (1) Tout bateau de travail d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord les signaux visuels figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Signaux visuels
1.	D'au plus 6 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes.
3.	De plus de 9 m	a) d'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; b) d'autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes.

(2) Lorsqu'ils sont utilisés dans des zones d'estacades flottantes reconnues, les remorqueurs d'au plus 6 m de longueur n'ont pas à avoir à bord les signaux visuels figurant au tableau du paragraphe (1).

Radeaux de sauvetage

508. (1) Tout bateau de travail de plus de 12 m de longueur a à bord un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord du bâtiment.

(2) If the water temperature is more than 15°C, the vessel may carry on board a buoyant apparatus instead of a life raft.

(3) A buoyant apparatus shall be of a type that has been approved by the United States Coast Guard and the information contained in the nameplate shall be in English and French.

Life-Saving Appliances — Additional Requirements for Tugs

509. (1) If there are two or more persons on board a tug that is more than 8.5 m in length, it shall carry on board one or more life rafts with a total capacity sufficient to carry all the persons on board.

(2) A tug that engages in voyages beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2 shall not carry on board a coastal life raft unless it carried such a life raft on board before the day on which these Regulations came into force.

(3) For the purposes of subsection (2), “near coastal voyage, Class 2” has the same meaning as in the *Vessel Certificates Regulations*.

Vessel Safety Equipment

510. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the vessel safety equipment set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Length	Vessel Safety Equipment
1.	not more than 9 m	(a) either (i) a manual propelling device, or (ii) an anchor, and not less than 15 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a bailer or manual bilge pump
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 30 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a manual bilge pump
3.	more than 12 m	(a) an anchor, and not less than 50 m of cable, rope or chain or any combination of them; and (b) a manual bilge pump

(2) A bailer or manual bilge pump is not required to be carried on board a workboat that cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or whose compartments are sealed and are not readily accessible.

(3) When operating within a recognized log booming ground, a tug that is not more than 6 m in length is not required to carry on board the manual propelling device or anchor set out in the table to subsection (1).

(2) Si la température de l’eau est supérieure à 15 °C, le bateau peut avoir à bord un engin flottant au lieu du radeau de sauvetage.

(3) L’engin flottant est d’un type approuvé par la United States Coast Guard et les renseignements qui se trouvent sur la plaque signalétique sont en français et en anglais.

Engins de sauvetage — exigences supplémentaires pour les remorqueurs

509. (1) Tout remorqueur de plus de 8,5 m de longueur qui a au moins deux personnes à bord a à bord au moins un radeau de sauvetage d’une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.

(2) Les remorqueurs qui effectuent des voyages au-delà des limites des voyages à proximité du littoral, classe 2 ne peuvent avoir à bord de radeaux de sauvetage côtiers, sauf s’ils en avaient avant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

(3) Pour l’application du paragraphe (2), « voyage à proximité du littoral, classe 2 » s’entend au sens du *Règlement sur les certificats des bâtiments*.

Équipement de sécurité de bâtiment

510. (1) Tout bateau de travail d’une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord l’équipement de sécurité de bâtiment figurant à la colonne 2.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Longueur	Équipement de sécurité de bâtiment
1.	D’au plus 9 m	L’équipement suivant : a) l’un des articles suivants : (i) un dispositif de propulsion manuelle, (ii) une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 15 m de longueur; b) une écope ou une pompe de cale manuelle.
2.	De plus de 9 m mais d’au plus 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 30 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.
3.	De plus de 12 m	a) d’une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d’au moins 50 m de longueur; b) d’autre part, une pompe de cale manuelle.

(2) Il n’est pas exigé d’avoir d’écopes ou de pompes de cale manuelles à bord d’un bateau de travail qui ne peut retenir suffisamment d’eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

(3) Lorsqu’ils sont utilisés dans des zones d’estacades flottantes reconnues, les remorqueurs d’au plus 6 m de longueur n’ont pas à avoir à bord le dispositif de propulsion manuelle ou l’ancre figurant au tableau du paragraphe (1).

Navigation Equipment

511. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the navigation equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Navigation Equipment
1.	not more than 9 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) if the vessel is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>
2.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> , or a sound-signalling device; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>
3.	more than 12 m	(a) a sound-signalling appliance that meets the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; (b) navigation lights that meet the requirements of the <i>Collision Regulations</i> ; and (c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations</i>

(2) A magnetic compass is not required to be carried on board a workboat that is not more than 8 m in length and that navigates within sight of seamarks.

Firefighting Equipment

512. (1) A workboat of a length set out in column 1 of the table to this subsection shall carry on board the firefighting equipment set out in column 2 as indicated in that column.

TABLE

Item	Column 1 Length	Column 2 Firefighting Equipment
1.	not more than 6 m	(a) a 1A:5B:C portable fire extinguisher; and (b) a 1A:5B:C portable fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance

Équipement de navigation

511. (1) Tout bateau de travail d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord l'équipement de navigation figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Équipement de navigation
1.	D'au plus 9 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .
2.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .
3.	De plus de 12 m	L'équipement suivant : a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; b) des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ; c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'un bateau de travail d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

Matériel de lutte contre l'incendie

512. (1) Tout bateau de travail d'une longueur figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe a à bord le matériel de lutte contre l'incendie figurant à la colonne 2, selon ce qui y est indiqué.

TABEAU

Article	Colonne 1 Longueur	Colonne 2 Matériel de lutte contre l'incendie
1.	D'au plus 6 m	a) d'une part, un extincteur portatif 1A :5B :C; b) d'autre part, un extincteur portatif 1A :5B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.

TABLE — *Continued*

Item	Column 1	Column 2
	Length	Firefighting Equipment
2.	more than 6 m but not more than 9 m	(a) a 2A:10B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C portable fire extinguisher, if the vessel is equipped with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; and (c) a 10B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space
3.	more than 9 m but not more than 12 m	(a) a 2A:10B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:10B:C portable fire extinguisher at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance; (c) a 10B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a fire axe; and (e) a fire bucket
4.	more than 12 m	(a) a 2A:20B:C portable fire extinguisher; (b) a 2A:20B:C portable fire extinguisher at the following locations: (i) at each access to a space fitted with a fuel-burning cooking, heating or refrigerating appliance, and (ii) at the entrance to each accommodation space; (c) a 20B:C portable fire extinguisher at the entrance to the engine space; (d) a manual or power-driven fire pump, located outside the engine space, that conforms to the construction standards; (e) a fire hose and nozzle from which a jet of water can be directed into any part of the vessel; (f) a fire axe; and (g) two fire buckets

TABLEAU (*suite*)

Article	Colonne 1	Colonne 2
	Longueur	Matériel de lutte contre l'incendie
2.	De plus de 6 m mais d'au plus 9 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :10B :C; b) un extincteur portatif 2A :10B :C, si le bâtiment est équipé d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible; c) un extincteur portatif 10B :C à l'entrée du compartiment moteur.
3.	De plus de 9 m mais d'au plus 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :10B :C; b) un extincteur portatif 2A :10B :C à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible; c) un extincteur portatif 10B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une hache d'incendie; e) un seau d'incendie.
4.	De plus de 12 m	Le matériel suivant : a) un extincteur portatif 2A :20B :C; b) un extincteur portatif 2A :20B :C aux endroits suivants : (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant, (ii) à l'entrée de chaque local d'habitation; c) un extincteur portatif 20B :C à l'entrée du compartiment moteur; d) une pompe à incendie manuelle ou mécanique conforme aux normes de construction, placée à l'extérieur du compartiment moteur; e) une lance d'incendie et un ajutage permettant de diriger le jet d'eau dans toute partie du bâtiment; f) une hache d'incendie; g) deux seaux d'incendie.

(2) A workboat that is not power-driven and is not equipped with an electrical system is not required to carry on board the portable fire extinguisher set out in paragraph (a) of items 1 to 4 of the table to subsection (1).

(3) The portable fire extinguishers set out in the table to subsection (1) shall be mounted with a clamp or bracket that provides a quick and positive release.

(4) A portable fire extinguisher intended for use in an accommodation space, or stored in an accommodation space, shall not contain a gas extinguishing agent.

513. (1) A workboat that is not more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall have provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) The provision for direct discharge shall be marked in accordance with the construction standards to clearly indicate its firefighting purpose.

(3) The provision for direct discharge shall be capable of accommodating the discharge nozzle of the fire extinguisher and shall be arranged so that the fire extinguisher may be discharged in accordance with the manufacturer's instructions.

(2) Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'un bateau de travail qui n'est ni à propulsion mécanique ni doté d'un système électrique, l'extincteur portatif figurant à l'alinéa a) des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe (1).

(3) Les extincteurs portatifs figurant au tableau du paragraphe (1) sont montés au moyen d'un collier de serrage ou d'un support solide permettant un dégagement rapide et efficace.

(4) Les extincteurs portatifs contenant un agent extincteur à gaz ne peuvent être ni rangés dans les locaux d'habitation ni destinés à y être utilisés.

513. (1) Tout bateau de travail d'au plus 6 m de longueur ayant un compartiment moteur fermé est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans ce compartiment sans qu'il soit nécessaire d'en ouvrir l'accès principal.

(2) Le moyen direct de déchargement est marqué, conformément aux normes de construction, de manière à indiquer clairement qu'il sert en cas d'incendie.

(3) Le moyen direct de déchargement peut accommoder l'embout de décharge de l'extincteur portatif et est disposé de manière qu'il puisse être déchargé conformément aux instructions du fabricant.

(4) If the workboat is fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with section 741, a provision for direct discharge is not required.

514. A portable fire extinguisher that is intended to be discharged directly into an enclosed engine space shall

- (a) contain 1.2 kg of carbon dioxide per cubic metre of gross enclosed engine space volume or, if it does not contain carbon dioxide, contain a sufficient quantity of a clean agent to provide the same protection as carbon dioxide;
- (b) if it contains carbon dioxide, be able to be completely discharged in not more than 60 seconds, and if it contains a clean agent, in not more than 10 seconds; and
- (c) be in addition to the portable fire extinguishers required by section 512.

515. A workboat that is more than 6 m in length and that has provision for discharging a portable fire extinguisher directly into the engine space in accordance with paragraph 741(1)(b), instead of being fitted with a fixed fire extinguishing system in accordance with paragraph 741(1)(a), shall carry on board the portable fire extinguisher referred to in section 514.

516. (1) A workboat that is not more than 6 m in length shall be fitted with

- (a) in each engine space, a heat detector that
 - (i) is hard-wired to a red visual alarm and to an audible alarm of at least 84 dB, both of which are to be located at the operating position,
 - (ii) has a green light indicating power at the detector, and
 - (iii) is powered by the vessel's electrical system; and
- (b) in each accommodation and service space, other than in low-risk spaces such as washrooms and void spaces, a fire detector that
 - (i) is certified by a product certification body,
 - (ii) has a built-in audible alarm of at least 84 dB, and
 - (iii) may be powered with an internal battery.

(2) Paragraph (1)(a) does not apply in respect of a vessel in which the engine is enclosed in such a manner that a fire would be immediately apparent to a person at the operating position.

Exception for Personal Watercraft

517. If every person on board a personal watercraft is wearing a personal flotation device or a lifejacket of an appropriate size, the personal watercraft is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a) a sound-signalling device;
- (b) a watertight flashlight or three pyrotechnic distress signals other than smoke signals;
- (c) a magnetic compass, if the personal watercraft is navigated out of sight of seamarks;
- (d) navigation lights that meet the requirements of the *Collision Regulations*, if the personal watercraft is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility; and
- (e) a first aid kit.

(4) Le bateau de travail qui est pourvu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'article 741 n'a pas à être doté d'un moyen direct de déchargement.

514. L'extincteur portatif destiné à être déchargé directement dans le compartiment moteur fermé :

- a) contient 1,2 kg de dioxyde de carbone par mètre cube de volume brut du compartiment moteur fermé ou, s'il n'en contient pas, contient une quantité suffisante d'un agent propre pour fournir la même protection que le dioxyde de carbone;
- b) s'il contient du dioxyde de carbone, peut être déchargé complètement en 60 secondes ou moins, et s'il contient un agent propre, en 10 secondes ou moins;
- c) s'ajoute aux extincteurs portatifs qui sont exigés à bord par l'article 512.

515. Tout bateau de travail de plus de 6 m de longueur qui est doté d'un moyen pour décharger un extincteur portatif directement dans le compartiment moteur conformément à l'alinéa 741(1)b) a à bord l'extincteur portatif visé à l'article 514, au lieu d'un système fixe d'extinction d'incendie conformément à l'alinéa 741(1)a).

516. (1) Tout bateau de travail d'au plus 6 m de longueur est doté de l'équipement suivant :

- a) dans chaque compartiment moteur, un détecteur de chaleur qui est, à la fois :
 - (i) relié par fil électrique à une alarme visuelle rouge et à une alarme sonore d'au moins 84 dB placées dans le poste de commande,
 - (ii) muni d'un voyant lumineux vert qui s'allume lorsque le détecteur est alimenté en électricité,
 - (iii) alimenté par le système électrique du bâtiment;
- b) dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts, un détecteur d'incendie qui, à la fois :
 - (i) est certifié par un organisme de certification de produits,
 - (ii) est muni d'une alarme sonore intégrée d'au moins 84 dB,
 - (iii) peut être alimenté par une batterie interne.

(2) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas à l'égard du bâtiment dont le moteur est renfermé de manière que la personne au poste de commande puisse immédiatement y détecter un incendie.

Exception pour les motomarines

517. La motomarine à bord de laquelle chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes;
- c) si elle ne navigue pas en vue d'amers, un compas magnétique;
- d) si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du *Règlement sur les abordages*;
- e) une trousse de premiers soins.

Alternative Safety Equipment for Racing

518. A racing workboat that is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition, and that is operated under conditions of clear visibility and is attended by a safety craft, may carry on board the safety equipment that is required by the rules of the governing body instead of the safety equipment required by this Part.

Equipment Stowage

519. The equipment required by this Part shall be protected from damage and securely stowed and, if stowed in a locker or container, the outside of the locker or container shall be clearly marked to indicate its contents.

Emergency Procedures

520. The owner and the operator of a workboat shall ensure that

- (a) procedures are established for the use of the workboat's life-saving appliances and fire extinguishing equipment in case of an emergency; and
- (b) the crew practises the procedures so as to be at all times proficient in carrying them out.

Towing Operations — Additional Requirements

521. A workboat that engages in towing operations shall

- (a) keep two lifejackets in the wheelhouse and two others in the engine space if that space is normally occupied;
- (b) have means readily available for immediately releasing or cutting the tow line in case of an emergency;
- (c) have two means of escape from the wheelhouse directly to the outside, located so that one means of escape is available in the event of a heel;
- (d) be clear of obstructions aft of the towing point to allow the tow line to swing freely;
- (e) if it is a decked vessel,
 - (i) be watertight aft of the towing point or the engine space, whichever is further forward, and
 - (ii) be capable of draining any accumulated water rapidly overboard; and
- (f) if it is not a decked vessel, have positive buoyancy when swamped, or a gunwale of adequate height to resist swamping as a result of an emergency with the tow.

PART 6

CRITICAL SAFETY REQUIREMENTS

APPLICATION

600. (1) This Part applies in respect of a vessel that is operated, repaired or maintained in Canada and that is not a vessel to which Part 7 applies.

Équipement de sécurité de substitution pour les courses

518. Tout bateau de travail de course qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisé par bonne visibilité et accompagné d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, celui exigé par les règles de l'organisme dirigeant.

Rangement de l'équipement

519. L'équipement exigé par la présente partie est protégé contre tout dommage et rangé de façon sécuritaire et, s'il est rangé dans une case ou un contenant, l'extérieur de ceux-ci porte une inscription bien distincte pour indiquer leur contenu.

Mesures en cas d'urgence

520. Le propriétaire et l'utilisateur d'un bateau de travail veillent :

- a) à ce que des mesures soient établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du bateau de travail en cas d'urgence;
- b) à ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter.

Opérations de remorquage — exigences supplémentaires

521. Tout bateau de travail qui effectue des opérations de remorquage :

- a) a deux gilets de sauvetage dans la timonerie et, s'il est normalement occupé, deux autres dans le compartiment moteur;
- b) est pourvu de moyens à la portée de la main pour larguer ou couper immédiatement le câble de remorque en cas d'urgence;
- c) est pourvu dans la timonerie de deux moyens d'évacuation qui donnent directement sur l'extérieur et qui sont situés de manière que l'un d'eux soit utilisable en cas de gîte du bateau;
- d) est exempt de toute obstruction à l'arrière du point de remorquage pour que le câble de remorque puisse se déplacer librement;
- e) s'il est ponté :
 - (i) d'une part, est étanche à l'arrière du point de remorquage ou du compartiment moteur, selon l'endroit qui est situé le plus en avant,
 - (ii) d'autre part, peut drainer rapidement toute accumulation d'eau par-dessus bord;
- f) s'il n'est pas ponté, a une flottabilité positive en cas d'invasion par le haut ou un plat-bord d'une hauteur suffisante pour éviter l'invasion par le haut par suite d'une urgence avec le bâtiment ou l'objet remorqué.

PARTIE 6

EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

APPLICATION

600. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont utilisés, réparés ou entretenus au Canada et qui ne sont pas des bâtiments auxquels s'applique la partie 7.

(2) This Part does not apply in respect of an antique wooden pleasure craft that is repaired and maintained to conserve its original state.

GENERAL REQUIREMENTS

601. (1) A person who operates or permits another person to operate a vessel, or who repairs or maintains a vessel, shall ensure that the vessel meets the requirements of this Part.

(2) The owner and the operator of a vessel other than a pleasure craft shall ensure that the vessel has adequate stability and structural strength to safely carry out its intended operations.

WATERTIGHT CLOSURES

602. (1) Every vessel shall have the means for positively shutting off underwater penetrations, with the exception of wet exhaust systems, and, if the means of shut-off are located in an area where there is a risk of fire, the means shall be made of material that is not susceptible to fire damage.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that meets the requirements for level flotation set out in the construction standards and that is provided with other means for stopping the admission of water in the event of failure of pipes, tubing or hose lines penetrating the hull below the waterline.

VENTILATION

603. In order to remove any combustible vapours from an enclosed gasoline engine space on a vessel other than a personal watercraft, the ventilation system for the space shall be supplemented by powered ventilation.

FUEL SYSTEMS

604. (1) No person shall install a fuel-burning appliance or system on a vessel unless the appliance or system and its installation conform to the recommended practices and standards.

(2) No person shall install on a passenger-carrying vessel a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.

(3) No person shall install a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha on a vessel in a manner that permits or is likely to permit ingress or trapping of the fuel or vapours below deck.

605. No person shall install or maintain a fuel tank or a fuel system on a vessel in a manner that permits or is likely to permit leakage of fuel or spillage of fuel.

606. A fixed fuel tank on a vessel shall have a means for the overboard ventilation of combustible vapours.

607. No person shall install below deck or enclose by boxing, on a vessel, an inboard engine that uses gasoline as a fuel unless the carburetor or throttle body fuel injector, if any, is fitted with a flame arrestor.

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des embarcations de plaisance antiques en bois qui sont réparées ou entretenues pour conserver leur état original.

EXIGENCES GÉNÉRALES

601. (1) Toute personne qui utilise un bâtiment ou en permet l'utilisation, ou qui le répare ou l'entretient, veille à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la présente partie.

(2) Le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, veillent à ce que la stabilité et la résistance structurale de celui-ci soient suffisantes pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

OBTURATION DES OUVERTURES

602. (1) Tout bâtiment est pourvu de moyens pour assurer l'obturation parfaite des ouvertures sous le niveau de l'eau, à l'exception des systèmes d'échappement refroidis à l'eau et, si les moyens d'obturation se trouvent dans une zone où il y a risque d'incendie, ceux-ci sont faits d'un matériau résistant au feu.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des bâtiments qui sont conformes aux normes de construction relatives à la flottaison à fleur d'eau et qui sont pourvus de moyens pour arrêter l'infiltration d'eau en cas de défaillance des tuyaux, des tubes ou des boyaux pénétrant la coque sous la ligne de flottaison.

VENTILATION

603. Pour évacuer les vapeurs inflammables du compartiment du moteur à essence fermé d'un bâtiment autre qu'une motomarine, le système de ventilation de ce compartiment est complété par une ventilation mécanique.

SYSTÈMES D'ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE

604. (1) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion à moins que celui-ci et son installation ne soient conformes aux normes et pratiques recommandées.

(2) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment à passagers, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe.

(3) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe de manière à permettre, effectivement ou probablement, au combustible ou aux vapeurs de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonnés.

605. Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer, tout réservoir à combustible ou système d'alimentation en combustible, ou de l'entretenir, de manière à permettre, effectivement ou probablement, des fuites ou des déversements de combustible.

606. Tout réservoir fixe à combustible dans un bâtiment est doté d'un moyen de ventiler les vapeurs inflammables par-dessus bord.

607. Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer, au-dessous du pont, ou de renfermer dans un encaissement, un moteur à bord qui utilise de l'essence comme carburant, à moins que le carburateur ou l'injecteur monopoint, s'il y en a un, ne soit muni d'un pare-flammes.

ELECTRICAL SYSTEMS

608. (1) An electrical component shall be certified by a product certification body or a testing laboratory as being ignition-protected in accordance with

- (a) Society of Automotive Engineers Recommended Practice SAE J1171, *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*; or
- (b) Underwriters Laboratories, Inc. Standard UL 1500, *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Subsection (1) does not apply if

- (a) the vessel uses diesel as its only fuel source;
- (b) the electrical component is isolated, in accordance with the specifications set out in the construction standards, from fuel sources such as
 - (i) engines and cooking appliances,
 - (ii) valves, connections or other fittings on vent lines, fill lines or distribution lines, and
 - (iii) fuel tanks; or
- (c) the electrical component is located in a compartment where the only source of flammable vapour is from liquified-petroleum-gas or compressed-natural-gas appliances, cylinders, fittings, valves or regulators, and the compartment
 - (i) has, for every cubic metre of net internal volume, at least 0.34 m² of open area exposed to the atmosphere outside the vessel, or
 - (ii) is an accommodation space.

PUMPING AND BAILING

609. A watertight compartment on a vessel shall be provided with a means of pumping or with access for bailing when the vessel is in any operating condition, unless the vessel cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or the compartment is sealed and is not readily accessible.

PART 7

CONSTRUCTION REQUIREMENTS

APPLICATION

700. (1) This Part applies in respect of a vessel that is constructed, manufactured or rebuilt in, or imported into, Canada in order to be sold or operated in Canada and that is

- (a) propelled or designed to be propelled by an engine;
- (b) permanently fitted with an auxiliary engine; or
- (c) fitted with a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.

(2) Only sections 701, 703 and 704 apply in respect of a pleasure craft that is 24 m or more in length.

(3) If a personal watercraft is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, then only sections 701, 702, 704 to 709 and 711 apply in respect of the personal watercraft.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

608. (1) Les composants électriques sont certifiés par un organisme de certification de produits ou un laboratoire d'essai comme étant protégés contre l'inflammabilité conformément à l'un des documents suivants :

- a) la pratique recommandée SAE J1171 de la Society of Automotive Engineers, intitulée *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*;
- b) la norme UL 1500 des Underwriters Laboratories, Inc., intitulée *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a) le bâtiment utilise du diesel comme seule source de combustible;
- b) le composant électrique est isolé, conformément aux spécifications prévues aux normes de construction, des sources de combustible telles que :
 - (i) les moteurs et les appareils de cuisson,
 - (ii) les soupapes, les raccords ou les autres dispositifs sur les conduites d'évacuation, les conduites de remplissage ou les lignes d'alimentation,
 - (iii) les réservoirs à combustible;
- c) le composant électrique est situé dans un compartiment où la seule source de vapeurs inflammables provient d'appareils, de bouteilles, d'accessoires, de robinets ou de régulateurs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé et qui, selon le cas :
 - (i) pour chaque mètre cube de volume interne net, a une surface ouverte qui est d'au moins 0,34 m² et qui est exposée à l'atmosphère extérieure au bâtiment,
 - (ii) est un local d'habitation.

POMPAGE ET ÉCOPAGE

609. Les compartiments étanches à l'eau dans un bâtiment sont dotés de moyens de pompage ou d'accès pour l'écopage lorsque celui-ci est dans toute condition d'utilisation, sauf s'il ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou si les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

PARTIE 7

EXIGENCES DE CONSTRUCTION

APPLICATION

700. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés et qui sont, selon le cas :

- a) propulsés par un moteur ou conçus pour l'être;
- b) équipés d'un moteur auxiliaire permanent;
- c) équipés d'un appareil ou d'un système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphtha.

(2) Seuls les articles 701, 703 et 704 s'appliquent à l'égard des embarcations de plaisance de 24 m ou plus de longueur.

(3) Dans le cas des motomarines construites, fabriquées ou reconstruites conformément à l'ISO 13590, seuls les articles 701, 702, 704 à 709 et 711 s'appliquent à l'égard de celles-ci.

- (4) This Part does not apply in respect of
- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
 - (b) a vessel that is principally maintained and operated in another country and that is not licensed or registered in Canada; or
 - (c) a tug.

GENERAL REQUIREMENT

701. Unless otherwise indicated in these Regulations, the builder, manufacturer, rebuilders, importer and owner of a vessel shall ensure that the vessel meets the requirements of this Part.

PLEASURE CRAFT

702. A pleasure craft shall meet

- (a) the construction requirements of this Part; or
- (b) if its date of construction, manufacture or rebuilding or its date of importation is before the day on which these Regulations come into force, the construction requirements in force on that date.

703. A pleasure craft that is 24 m or more in length shall be constructed, manufactured or rebuilt in accordance with the applicable recommended practices and standards in force on its date of construction, manufacture or rebuilding.

SAFETY NOTICE

704. Every safety notice required under this Part shall

- (a) meet the requirements of American Boat and Yacht Council Standard T-5, *Safety Signs and Labels*;
- (b) be in English and French; and
- (c) be placed in a plainly visible location near the hazard.

PERSONAL WATERCRAFT

705. (1) Every personal watercraft shall display a safety notice that indicates the precautions that must be taken in order to minimize the risk of fire and explosion, including the information set out in the construction standards.

(2) Every personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590 shall display, in English and French, a builder's plate that meets the requirements of that standard.

OBLIGATIONS OF AN OWNER OF A VESSEL OTHER THAN A PLEASURE CRAFT

706. The owner of a vessel other than a pleasure craft shall, before operating or permitting another person to operate the vessel, ensure that it meets the requirements of sections 707 and 708.

707. (1) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is on or after the day on which these Regulations come into force shall meet the construction requirements of this Part.

(4) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les bâtiments qui sont immatriculés dans un autre pays comme étant autorisés à battre le pavillon de ce pays;
- b) les bâtiments qui sont principalement entretenus et utilisés dans un autre pays et qui n'ont fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation au Canada;
- c) les remorqueurs.

EXIGENCE GÉNÉRALE

701. Sauf disposition contraire du présent règlement, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur, l'importateur et le propriétaire d'un bâtiment veillent à ce que celui-ci soit conforme aux exigences de la présente partie.

EMBARCATION DE PLAISANCE

702. Les embarcations de plaisance sont conformes :

- a) aux exigences de construction de la présente partie;
- b) aux exigences de construction qui étaient en vigueur à la date de leur construction, de leur fabrication ou de leur reconstruction, ou la date de leur importation, si l'une de ces dates est antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

703. Les embarcations de plaisance de 24 m ou plus de longueur sont construites, fabriquées ou reconstruites conformément aux normes et pratiques recommandées applicables en vigueur à la date de leur construction, de leur fabrication ou de leur reconstruction.

AVIS DE SÉCURITÉ

704. Tout avis de sécurité exigé par la présente partie :

- a) est conforme aux exigences de la norme T-5 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Safety Signs and Labels*;
- b) est en français et en anglais;
- c) se trouve à un endroit bien en vue à proximité du danger.

MOTOMARINES

705. (1) Les motomarines portent un avis de sécurité qui indique les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion, y compris les renseignements prévus dans les normes de construction.

(2) Les motomarines construites, fabriquées ou reconstruites conformément à l'ISO 13590 portent, en français et en anglais, une plaque constructeur qui est conforme aux exigences de cette norme.

OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE D'UN BÂTIMENT AUTRE QU'UNE EMBARCATION DE PLAISANCE

706. Le propriétaire d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance veille, avant d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation, à ce que celui-ci soit conforme aux exigences des articles 707 et 708.

707. (1) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, selon la plus tardive de ces dates, est celle de la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou une date postérieure à celle-ci sont conformes aux exigences de construction de la présente partie.

(2) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is within the period beginning on April 1, 2005 and ending on the day before the day on which these Regulations come into force shall conform to the 2004 edition of the construction standards.

708. (1) A vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is before April 1, 2005 shall conform to the 2004 edition of the construction standards, or to the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards.

(2) A critical safety element of a vessel is not required to conform to the 2004 edition of the construction standards or to the recommended practices and standards if the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards.

(3) A non-critical safety element of a vessel is not required to conform to the 2004 edition of the construction standards or to the recommended practices and standards if

(a) the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards; or

(b) the owner of the vessel demonstrates to the satisfaction of the Minister that the modifications required to bring the element into conformity with the 2004 edition of the construction standards are so extensive that they would render it unreasonable or impractical to modify the element and would not significantly improve the safety of the vessel.

(4) Subject to subsection (5), if the Minister is satisfied by the demonstration referred to in paragraph (3)(b), the Minister shall take one or more of the following measures:

(a) allow the owner of the vessel three years to bring the element into conformity with the 2004 edition of the construction standards or the recommended practices and standards;

(b) restrict the operation of the vessel to match the limitations resulting from the non-conformity; or

(c) require the vessel to carry on board additional safety equipment.

(5) The Minister is not required to take any measures if the modifications required to bring a non-critical safety element into conformity would result in a negligible increase in the level of safety of the vessel.

(6) If the Minister takes any measures, the owner of a vessel shall not operate or permit another person to operate the vessel unless it is in compliance with the measures.

(7) An element provides a level of safety at least equivalent to that provided by the 2004 edition of the construction standards if

(a) it has been used on a vessel of a similar type operated for a similar purpose in the past five years without a marine occurrence or other event related to a deficiency in its construction or maintenance in an area where the wind and wave conditions

(2) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, selon la plus tardive de ces dates, se situe dans la période commençant le 1^{er} avril 2005 et se terminant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont conformes aux normes de construction dans leur version de 2004.

708. (1) Les bâtiments, autres que les embarcations de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, selon la plus tardive de ces dates, se situe avant le 1^{er} avril 2005 sont conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées qui permettent d'obtenir un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par les normes de construction dans leur version de 2004.

(2) Les éléments essentiels de sécurité du bâtiment peuvent ne pas être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées si le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que ces éléments offriront un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par les normes de construction dans leur version de 2004.

(3) Les éléments non essentiels de sécurité du bâtiment peuvent ne pas être conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées si, selon le cas :

a) le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que ces éléments offriront un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par les normes de construction dans leur version de 2004;

b) le propriétaire du bâtiment convainc le ministre que les modifications exigées pour rendre les éléments conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 sont d'une importance telle qu'il est déraisonnable ou impossible de les modifier et qu'elles n'amélioreraient pas sensiblement la sécurité du bâtiment.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), s'il est convaincu par la démonstration visée à l'alinéa (3)b), le ministre prend l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

a) accorder trois ans au propriétaire pour rendre les éléments conformes aux normes de construction dans leur version de 2004 ou aux normes et pratiques recommandées;

b) restreindre l'utilisation du bâtiment pour qu'elle corresponde aux limites dues à la non-conformité des éléments;

c) exiger que le bâtiment ait à bord de l'équipement de sécurité supplémentaire.

(5) Le ministre n'a pas à prendre de mesures si les modifications exigées pour rendre conformes les éléments non essentiels de sécurité n'entraînaient qu'une augmentation négligeable du niveau de sécurité du bâtiment.

(6) Si le ministre prend des mesures, le propriétaire d'un bâtiment ne peut utiliser celui-ci ou en permettre l'utilisation sauf en conformité avec celles-ci.

(7) Les éléments offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes de construction dans leur version de 2004 si, selon le cas :

a) ils ont été employés pour des bâtiments d'un type similaire utilisés dans un but similaire au cours des cinq dernières années sans événement maritime ou autre événement lié à des lacunes

are no less severe than those likely to be encountered in the vessel's intended area of operation;

(b) it conforms to the recommended practices and standards that are appropriate for the vessel and its operation; or

(c) it meets the safety objectives of the 2004 edition of the construction standards.

(8) The critical safety elements of the 2004 edition of the construction standards are those in respect of

(a) watertight and weathertight integrity of the hull, decks and superstructure;

(b) structural strength;

(c) underwater penetration of the hull;

(d) buoyancy and stability;

(e) water-freeing arrangements;

(f) means of protecting persons from falls;

(g) installation and maintenance of fuel systems;

(h) ventilation of combustible vapours;

(i) fuel-burning, cooking and heating installations;

(j) ignition-protected electrical components;

(k) bilge-pumping arrangements; and

(l) fire safety.

PARTICULAR DESIGN — VESSEL

709. If the design of a type of vessel or of a system or component of a vessel would render it unsafe, unsuitable or impracticable to construct, manufacture or rebuild the vessel in accordance with the construction requirements, the vessel may be constructed, manufactured or rebuilt according to the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the construction requirements and that are applicable to the construction, manufacture or rebuilding of a vessel of that design, for example,

(a) a dynamically supported craft;

(b) a submarine;

(c) a wing-in-ground-effect vessel; and

(d) a hydroplane or other high-powered, low-volume vessel that is used exclusively for racing.

MAJOR MODIFICATIONS

710. (1) The owner of a vessel and every person who is responsible for making a major modification to the vessel shall ensure that the major modification is in accordance with the construction requirements as they read on the day on which the modification was started.

(2) If a major modification is made to a vessel other than a pleasure craft, the owner of the vessel shall inform the Minister of the modification and, if requested by the Minister, shall provide the Minister with the technical data necessary to determine the vessel's compliance with the construction requirements.

(3) In this section, "major modification" means a modification or repair or a series of modifications or repairs that substantially changes the capacity or size of a vessel or the nature of a system

dans leur construction ou à leur manque d'entretien dans une région où les conditions des vents et des vagues sont aussi rigoureuses que celles susceptibles d'être rencontrées dans la région d'utilisation prévue du bâtiment;

b) ils sont conformes aux normes et pratiques recommandées, lesquelles sont appropriées au bâtiment et à son utilisation;

c) ils répondent aux objectifs de sécurité des normes de construction dans leur version de 2004.

(8) Les éléments essentiels de sécurité des normes de construction dans leur version de 2004 sont les suivants :

a) l'étanchéité à l'eau et aux intempéries de la coque, des ponts et de la superstructure;

b) la résistance structurale;

c) les pénétrations de la coque sous le niveau de l'eau;

d) la flottabilité et la stabilité;

e) les dispositifs d'évacuation d'eau;

f) les moyens pour protéger les personnes contre les chutes;

g) l'installation et l'entretien des systèmes d'alimentation en combustible;

h) la ventilation des vapeurs combustibles;

i) les installations de combustion, de cuisson et de chauffage;

j) les composants électriques protégés contre l'inflammabilité;

k) les dispositifs de pompage de cale;

l) la sécurité incendie.

CONCEPTION PARTICULIÈRE — BÂTIMENTS

709. Si la conception d'un type de bâtiment ou d'un système ou élément de celui-ci faisait en sorte qu'il serait dangereux, non convenable ou impossible de le construire, de le fabriquer ou de le reconstruire en conformité avec les exigences de construction, le bâtiment peut être construit, fabriqué ou reconstruit conformément aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des exigences de construction et qui conviennent à la construction, à la fabrication ou à la reconstruction d'un bâtiment de cette conception, par exemple, les bâtiments suivants :

a) les engins à portance dynamique;

b) les sous-marins;

c) les bâtiments à aile à effet de sol;

d) les hydroglisseurs et les autres bâtiments à puissance élevée et à faible volume qui sont utilisés exclusivement pour les courses.

MODIFICATIONS IMPORTANTES

710. (1) Le propriétaire d'un bâtiment et toute personne responsable d'apporter des modifications importantes à celui-ci veillent à ce que celles-ci soient conformes aux exigences de construction dans leur version à la date du début de celles-ci.

(2) Si des modifications importantes sont apportées à un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, le propriétaire de celui-ci en avise le ministre et lui fournit, à sa demande, les données techniques nécessaires pour déterminer la conformité du bâtiment aux exigences de construction.

(3) Dans le présent article, « modifications importantes » s'entend d'une modification ou d'une réparation, ou d'une série de modifications ou de réparations, qui change considérablement

on board a vessel, that affects its watertight integrity or its stability, or, except in the case of the restoration of an antique wooden pleasure craft, that substantially increases its service life.

PLANS

711. (1) If it is necessary, because of the type or design of a vessel other than a pleasure craft, to obtain information in order to establish the vessel's compliance with the construction requirements, the builder, manufacturer, rebuilder, importer or owner of the vessel shall submit to the Minister, on request, the following documents:

- (a) the general arrangement of the vessel;
- (b) a diagram of the propulsion system;
- (c) the general arrangement and identification of the machinery, including a description of the bilge pumping systems, fuel systems and firefighting systems;
- (d) a one-line electrical diagram.

(2) If a vessel, other than a pleasure craft, was constructed, manufactured or rebuilt before the day on which these Regulations came into force, the owner of the vessel may submit photographs and technical data instead of the documents referred to in subsection (1).

PROTECTION FROM FALLING

712. (1) A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall, in accordance with the construction standards, have means of protecting persons from falls or from falling overboard.

(2) A vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length and every pleasure craft shall be equipped with handhold devices and guard rails in accordance with sections H41.5 and H41.6 of American Boat and Yacht Council Standard H41, *Reboarding Means, Ladders, Handholds, Rails, and Lifelines*.

STRUCTURAL STRENGTH AND SEAWORTHINESS

713. (1) A vessel's structural strength shall conform to the construction standards.

(2) A vessel's structural strength and watertight integrity shall be adequate for its intended use, taking into account the maximum anticipated loads. The vessel's strength and integrity are adequate if

- (a) the vessel is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with the recommended practices and standards for the type of vessel;
- (b) the vessel's design has been used for a vessel of the same type that was operated for at least five years without a marine occurrence or other event related to a deficiency in its construction or maintenance in an area where the wind and wave conditions are no less severe than those likely to be encountered in the vessel's intended area of operation;
- (c) the vessel's design is supported by calculations or test documents proving that the design achieves the required structural strength; or

la capacité ou les dimensions d'un bâtiment ou la nature d'un système à bord de celui-ci, qui a une incidence sur l'étanchéité à l'eau ou la stabilité de celui-ci ou, à l'exception de la restauration d'une embarcation de plaisance antique en bois, qui en accroît considérablement la durée de vie utile.

PLANS

711. (1) S'il est nécessaire, en raison du type ou de la conception d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, d'obtenir des renseignements pour établir la conformité de celui-ci aux exigences de construction, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou le propriétaire de celui-ci présente au ministre, à sa demande, les documents suivants :

- a) le plan d'ensemble du bâtiment;
- b) le diagramme du système de propulsion;
- c) la disposition générale et l'identification des machines, y compris la description des installations de pompage de cale, des systèmes d'alimentation en combustible et des systèmes de lutte contre l'incendie;
- d) le diagramme électrique unifilaire.

(2) S'il s'agit d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, qui a été construit, fabriqué ou reconstruit avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, son propriétaire peut présenter des photographies et des données techniques au lieu des documents visés au paragraphe (1).

PROTECTION CONTRE LES CHUTES

712. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur, est doté, conformément aux normes de construction, de moyens pour protéger les personnes contre les chutes ou les passages par-dessus bord.

(2) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur et toute embarcation de plaisance sont pourvus de dispositifs de prises de main et de garde-corps conformément aux sections H41.5 et H41.6 de la norme H-41 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *Dispositifs de remontée à bord, échelles, prises de main, garde-corps et filières*.

RÉSISTANCE STRUCTURALE ET NAVIGABILITÉ

713. (1) La résistance structurale d'un bâtiment est conforme aux normes de construction.

(2) La résistance structurale et l'étanchéité à l'eau d'un bâtiment conviennent à son utilisation prévue, compte tenu des charges maximales prévues. Elles conviennent si, selon le cas :

- a) sa construction, sa fabrication et sa reconstruction sont conformes aux normes et pratiques recommandées pour ce type de bâtiment;
- b) sa conception est celle qui a été employée pour des bâtiments du même type qui ont été utilisés pendant au moins cinq ans sans événement maritime ou autre événement lié à des lacunes dans leur construction ou à leur manque d'entretien dans une région où les conditions des vents et des vagues sont aussi rigoureuses que celles susceptibles d'être rencontrées dans la région d'utilisation prévue du bâtiment;
- c) sa conception s'appuie sur des calculs ou documents d'essais prouvant qu'elle permet d'obtenir la résistance structurale exigée;

(d) in the case of an open vessel, the structural strength and watertight integrity are achieved by following traditional construction methods that have proven to be effective and reliable over time.

(3) The materials and equipment used in the construction, manufacture or rebuilding of a vessel shall be suited to the operating and environmental conditions that the vessel may encounter.

(4) The owner of a vessel shall ensure that the structural strength and watertight integrity of the vessel continue to be adequate for its intended use.

(5) The hull of a vessel other than a pleasure craft shall be strengthened if the vessel is intended for operation in waters where the presence of ice requires the vessel to make extraordinary manoeuvres in order to avoid hull damage.

(6) On the request of the Minister, the builder, manufacturer, rebuilder, importer or owner of a vessel shall demonstrate that the vessel meets the requirements of this section.

WATERTIGHT INTEGRITY

714. The design of a vessel's superstructure, hull and fittings shall provide, in accordance with the construction standards, for the maintenance of watertight integrity and the prevention of downflooding.

HULL DESIGN

715. The design of the hull of a pleasure craft that is not more than 6 m in length shall conform to the construction standards for buoyancy, flotation and stability.

716. (1) The stability of a vessel other than a pleasure craft shall be adequate to safely carry out its intended operations.

(2) The owner of a vessel shall demonstrate, on the request of the Minister, that the vessel has adequate stability to safely carry out its intended operations.

717. (1) This section applies in respect of a vessel, other than a pleasure craft,

(a) whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, is on or after April 1, 2005; and

(b) whose date of construction, manufacture, rebuilding, importation or change of use, whichever occurs later, was before April 1, 2005, if the type of operation or the area of operation of the vessel changed on or after April 1, 2005.

(2) The buoyancy, flotation and stability of a vessel that is not more than 6 m in length shall conform to the construction standards.

(3) The stability of a vessel that is more than 6 m in length shall conform to

(a) the construction standards; or

(b) the recommended practices and standards for the type of vessel, other than a monohull vessel.

(4) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall provide the end user or reseller with a document setting

d) s'il s'agit d'un bâtiment ouvert, sa résistance structurale et son étanchéité à l'eau sont obtenues en suivant des méthodes de construction traditionnelles qui se sont révélées être efficaces et fiables au fil des ans.

(3) Les matériaux et l'équipement utilisés pour la construction, la fabrication ou la reconstruction d'un bâtiment conviennent aux conditions d'utilisation et aux conditions environnementales qu'il peut rencontrer.

(4) Le propriétaire d'un bâtiment veille à ce que sa résistance structurale et son étanchéité à l'eau continuent de convenir à son utilisation prévue.

(5) La coque d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance est renforcée s'il est prévu d'utiliser celui-ci dans des eaux où la présence de glace nécessite, de la part du bâtiment, des manoeuvres exceptionnelles pour éviter qu'elle soit endommagée.

(6) Sur demande du ministre, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur, l'importateur ou le propriétaire d'un bâtiment démontre que celui-ci est conforme aux exigences prévues au présent article.

ÉTANCHÉITÉ À L'EAU

714. La conception de la superstructure, de la coque et de l'accastillage d'un bâtiment prévoient, conformément aux normes de construction, le maintien de l'étanchéité à l'eau et la prévention de l'invasion par les hauts.

CONCEPTION DE LA COQUE

715. La conception de la coque d'une embarcation de plaisance d'au plus 6 m de longueur est conforme aux normes de construction relatives à la flottaison, à la flottabilité et à la stabilité.

716. (1) La stabilité d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance est suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

(2) Le propriétaire d'un bâtiment démontre, à la demande du ministre, que la stabilité du bâtiment est suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

717. (1) Le présent article s'applique à l'égard de tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance :

a) dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, selon la plus tardive de ces dates, est le 1^{er} avril 2005 ou après cette date;

b) dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction, d'importation ou de changement d'utilisation, selon la plus tardive de ces dates, est antérieure au 1^{er} avril 2005, si la zone d'utilisation du bâtiment ou son type d'exploitation a changé le 1^{er} avril 2005 ou après cette date.

(2) La flottaison, la flottabilité et la stabilité des bâtiments d'au plus 6 m de longueur sont conformes aux normes de construction.

(3) La stabilité des bâtiments de plus de 6 m de longueur est conforme :

a) soit aux normes de construction;

b) soit aux normes et pratiques recommandées pour le type de bâtiment, sauf les bâtiments monocoques.

(4) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment fournit à l'utilisateur final ou au revendeur un

out the design limitations of the vessel, if any, including capacity, power and environmental limitations.

VENTILATION

718. (1) On a vessel, an enclosed space that contains a source of gasoline vapour shall have, in accordance with the construction standards, a natural ventilation system designed to remove any accumulation of combustible vapours.

(2) A compartment that, in accordance with the construction standards, has the characteristics of an open space is not required to have a natural ventilation system.

(3) On a vessel that is propelled by an outboard engine, any space that is under an engine well or that does not have the characteristics of an open space, and that is capable of accommodating a 23 L portable gasoline tank but is not designed to do so, shall display a safety notice to indicate that the space is not to be used for gasoline tank storage.

(4) No supply or exhaust ducting that forms part of the ventilation system shall open into any accommodation space.

719. On a vessel other than a personal watercraft, an enclosed space that contains a gasoline engine shall meet the following conditions:

- (a) its ventilation system shall be supplemented by powered ventilation in accordance with the construction standards; and
- (b) at each engine ignition switch, a safety notice shall be displayed indicating that the blower is to be operated for four minutes before the engine is started and containing the information set out in the construction standards.

720. On a vessel, a space that contains a combustion engine shall be ventilated to ensure a sufficient supply of air for combustion and cooling.

FUEL SYSTEMS

721. (1) No person shall install a fuel-burning appliance or system on a vessel unless the appliance or system and its installation conform to the recommended practices and standards.

(2) No person shall install on a passenger-carrying vessel a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha.

(3) No person shall install a fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha on a vessel in a manner that permits or is likely to permit ingress or trapping of the fuel or vapours below deck.

722. No person shall install below deck or enclose by boxing, on a vessel, an inboard engine that uses gasoline as a fuel unless the design of the carburetor or throttle body fuel injector, if any, is in accordance with the construction standards and the carburetor is fitted with a flame arrestor that meets those standards.

723. No person shall install or maintain a fuel tank or a fuel system on a vessel in a manner that permits or is likely to permit leakage of fuel or spillage of fuel.

document précisant, le cas échéant, les limites de conception du bâtiment, y compris les limites de capacité et de puissance et les limites environnementales.

VENTILATION

718. (1) Dans les bâtiments, les compartiments fermés contenant une source de vapeur d'essence sont pourvus, conformément aux normes de construction, d'un système de ventilation naturelle conçu pour évacuer toute accumulation de vapeurs inflammables.

(2) Les compartiments qui, conformément aux normes de construction, ont les caractéristiques d'un espace ouvert n'ont pas à être pourvus du système de ventilation naturelle.

(3) Dans les bâtiments propulsés par un moteur hors-bord, tout espace qui se trouve sous le puits du moteur ou qui n'a pas les caractéristiques d'un espace ouvert et qui peut recevoir un réservoir d'essence portatif de 23 L mais qui n'est pas conçu à cet effet porte un avis de sécurité pour indiquer qu'il ne peut être utilisé pour y entreposer un tel réservoir.

(4) Les conduites d'arrivée ou de sortie d'air qui font partie du système de ventilation ne peuvent donner dans les locaux d'habitation.

719. Dans les bâtiments, autres que les motomarines, les compartiments fermés qui contiennent un moteur à essence répondent aux conditions suivantes :

- a) leurs systèmes de ventilation sont complétés par une ventilation mécanique conformément aux normes de construction;
- b) à chaque contact d'allumage du moteur, un avis de sécurité est placé qui indique de faire fonctionner le ventilateur quatre minutes avant de mettre en marche le moteur et qui contient les renseignements prévus dans les normes de construction.

720. Dans les bâtiments, les compartiments contenant un moteur à combustion sont ventilés pour assurer une alimentation suffisante en air de combustion et de refroidissement.

SYSTÈMES D'ALIMENTATION EN COMBUSTIBLE

721. (1) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion à moins que celui-ci et son installation ne soient conformes aux normes et pratiques recommandées.

(2) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment à passagers, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe.

(3) Il est interdit d'installer, à bord d'un bâtiment, tout appareil ou système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphthe de manière à permettre, effectivement ou probablement, au combustible ou aux vapeurs de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonnés.

722. Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer, au-dessous du pont, ou de renfermer dans un encaissement, un moteur à-bord qui utilise de l'essence comme carburant à moins que la conception du carburateur, ou de l'injecteur monopoint, s'il y en a un, ne soit conforme aux normes de construction et que celui-ci ne soit muni d'un pare-flammes qui est conforme à ces normes.

723. Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer, tout réservoir à combustible ou système d'alimentation en combustible, ou de l'entretenir, de manière à permettre, effectivement ou probablement, des fuites ou des déversements de combustible.

724. (1) A fuel system on a vessel shall be installed, tested and maintained in accordance with the construction standards.

(2) A fitting, joint or connection on a fuel system shall be accessible.

(3) A component of a fuel system shall be liquid-tight and vapour-tight to the hull interior in accordance with the construction standards.

(4) On a vessel other than a personal watercraft, a fuel tank, fuel filter or fuel-line fitting shall not be installed over a source of ignition.

725. (1) A fixed fuel tank shall be

(a) manufactured and tested in accordance with the construction standards or with the recommended practices and standards that provide a level of safety at least equivalent to that provided by the construction standards; and

(b) installed in accordance with the construction standards.

(2) A fixed fuel tank shall be fitted with filling and venting arrangements in accordance with the construction standards.

726. A fuel system on a vessel shall display, at a point of frequent servicing of the vessel, one or more permanently attached safety notices indicating the precautions that must be taken to minimize the risk of fire, explosion and any other hazard, and containing the information set out in the construction standards.

727. (1) A flexible hose in the fuel system shall be marked or tagged in accordance with the construction standards.

(2) The point of fuelling shall be marked in accordance with the construction standards to indicate the type of fuel to be used.

(3) A valve in the fuel system shall be marked to indicate its function and the meaning of each valve position.

(4) A fuel tank shall be permanently marked to indicate the information set out in the construction standards.

724. (1) Les systèmes d'alimentation en combustible d'un bâtiment sont installés, mis à l'essai et entretenus conformément aux normes de construction.

(2) Les accessoires, les joints et les raccords d'un système d'alimentation en combustible sont accessibles.

(3) Les éléments d'un système d'alimentation en combustible sont étanches aux liquides et aux vapeurs à l'intérieur de la coque conformément aux normes de construction.

(4) À bord d'un bâtiment autre qu'une motomarine, les réservoirs à combustible, les filtres à carburant et les accessoires de conduite de carburant ne peuvent être installés au-dessus d'une source inflammable.

725. (1) Les réservoirs à combustible fixes :

a) sont fabriqués et mis à l'essai conformément aux normes de construction ou aux normes et pratiques recommandées qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des normes de construction;

b) sont installés conformément aux normes de construction.

(2) Les réservoirs à combustible fixes sont pourvus de dispositifs de remplissage et de ventilation conformément aux normes de construction.

726. Les systèmes d'alimentation en combustible d'un bâtiment portent de façon permanente à un endroit où s'effectue fréquemment l'entretien courant du bâtiment un ou plusieurs avis de sécurité qui indiquent les précautions à prendre en vue de minimiser le risque d'incendie et d'explosion et tout autre danger, y compris les renseignements prévus dans les normes de construction.

727. (1) Les conduites flexibles du système d'alimentation en combustible sont marquées ou étiquetées conformément aux normes de construction.

(2) Le point de remplissage est marqué, conformément aux normes de construction, pour indiquer le type de combustible à utiliser.

(3) Les robinets du système d'alimentation en combustible sont marqués pour indiquer leur fonction et la signification de chacune de leurs positions.

(4) Les réservoirs à combustible sont marqués de façon permanente pour indiquer les renseignements prévus dans les normes de construction.

ELECTRICAL SYSTEMS

Standards

728. (1) The electrical systems on a vessel shall meet the following requirements:

(a) in the case of an electrical system of 50 v or less,

(i) the requirements of the construction standards, or

(ii) the requirements of American Boat and Yacht Council Standards E-10, *Storage Batteries*, and E-11, *AC and DC Electrical Systems on Boats*, with, for a safety notice, the Canadian modification set out in the construction standards; or

(b) in the case of an electrical system of more than 50 v,

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

Normes

728. (1) À bord de tout bâtiment, les systèmes électriques sont conformes aux exigences suivantes :

a) dans le cas d'un système électrique de 50 V ou moins :

(i) soit celles des normes de construction,

(ii) soit celles des normes E-10 et E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulées *Storage Batteries* et *AC and DC Electrical Systems on Boats* et, pour les avis de sécurité, celles des modifications canadiennes qui figurent dans les normes de construction;

b) dans le cas d'un système électrique de plus de 50 V :

(i) the requirements of American Boat and Yacht Council Standard E-11, *AC and DC Electrical Systems on Boats*, with, for a safety notice, the Canadian modification set out in the construction standards, or

(ii) the requirements of the recommended practices and standards that are appropriate for the system voltage and that provide a level of safety at least equivalent to that provided by Standard E-11.

(2) Every component of the electrical system shall be accessible and shall be marked with the information and specifications set out in the construction standards.

Batteries and Means of Charging

729. (1) A battery shall

(a) be installed and secured in accordance with the construction standards and meet the specifications set out in those standards;

(b) be accessible; and

(c) if it is an engine starting battery, be provided with an automatic means of charging.

(2) A means of charging a battery shall prevent overcharging.

730. The location in which a battery is installed shall be dry, well-ventilated and above bilge water level.

Ignition Protection

731. (1) An electrical component shall be certified by a product certification body or a testing laboratory as being ignition-protected in accordance with

(a) Society of Automotive Engineers Recommended Practice SAE J1171, *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*; or

(b) Underwriters Laboratories, Inc. Standard UL 1500, *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Subsection (1) does not apply if

(a) the vessel uses diesel as its only fuel source;

(b) the electrical component is isolated, in accordance with the specifications set out in the construction standards, from fuel sources such as

(i) engines and cooking appliances,

(ii) valves, connections or other fittings on vent lines, fill lines or distribution lines, and

(iii) fuel tanks; or

(c) the electrical component is located in a compartment where the only source of flammable vapour is from liquified-petroleum-gas or compressed-natural-gas appliances, cylinders, fittings, valves or regulators, and the compartment

(i) has, for every cubic metre of net internal volume, at least 0.34 m² of open area exposed to the atmosphere outside the vessel, or

(ii) is an accommodation space.

(i) soit celles de la norme E-11 de l'American Boat and Yacht Council, intitulée *AC and DC Electrical Systems on Boats* et, pour les avis de sécurité, celles des modifications canadiennes qui figurent dans les normes de construction;

(ii) soit celles des normes et pratiques recommandées qui sont appropriées à la tension du système et qui offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offre la norme E-11.

(2) Les composants des systèmes électriques sont accessibles et marqués des renseignements et des spécifications prévus dans les normes de construction.

Batteries et moyens de recharge

729. (1) Les batteries :

a) sont installées et fixées conformément aux normes de construction et sont conformes aux spécifications de celles-ci;

b) sont accessibles;

c) si elles servent au démarrage du moteur, sont pourvues d'un moyen automatique de recharge.

(2) Les moyens de recharge des batteries empêchent la surcharge.

730. L'endroit où les batteries sont installées est sec, bien ventilé et au-dessus du niveau de l'eau qui peut s'accumuler au fond du bâtiment.

Protection contre l'inflammabilité

731. (1) Les composants électriques sont certifiés par un organisme de certification de produits ou un laboratoire d'essai comme étant protégés contre l'inflammabilité conformément à l'un des documents suivants :

a) la pratique recommandée SAE J1171 de la Society of Automotive Engineers, intitulée *External Ignition Protection of Marine Electrical Devices*;

b) la norme UL 1500 des Underwriters Laboratories, Inc., intitulée *Ignition-Protection Test for Marine Products*.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) le bâtiment utilise du diesel comme seule source de combustible;

b) le composant électrique est isolé, conformément aux spécifications prévues aux normes de construction, des sources de combustible telles que :

(i) les moteurs et les appareils de cuisson,

(ii) les soupapes, les raccords ou les autres dispositifs sur les conduites d'évacuation, les conduites de remplissage ou les lignes d'alimentation,

(iii) les réservoirs à combustible;

c) le composant électrique est situé dans un compartiment où la seule source de vapeurs inflammables provient d'appareils, de bouteilles, d'accessoires, de robinets ou de régulateurs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel comprimé et qui, selon le cas :

(i) pour chaque mètre cube de volume interne net, a une surface ouverte qui est d'au moins 0,34 m² et qui est exposée à l'atmosphère extérieure au bâtiment,

(ii) est un local d'habitation.

Emergency Lighting

732. Every vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall have emergency lighting installed in accordance with the construction standards to allow passengers and crew to exit from any area of the vessel in case of an emergency.

MACHINERY SYSTEMS

Exhaust Systems

733. Every exhaust system and muffler on a vessel equipped with an inboard or stern-drive engine or a permanently installed auxiliary engine shall prevent the leakage of exhaust gases and shall conform to the construction standards.

Auxiliary Machinery

734. Sections 735 to 739 apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length.

735. (1) Every machinery system on a vessel shall conform to the construction standards.

(2) Guards shall be installed on a vessel to protect persons from injury where persons may come into contact with moving parts of machinery systems on the vessel.

(3) Every operating position on a vessel shall be fitted with the instruments and controls set out in the construction standards.

736. (1) A watertight compartment on a vessel shall be provided with a means of pumping or with access for bailing when the vessel is in any operating condition, unless the vessel cannot retain a sufficient quantity of water to make it capsize or the compartment is sealed and is not readily accessible.

(2) If the bilge space on a vessel is not easily visible from the operating position, the space shall, in accordance with the construction standards, be fitted with

- (a) an automatic high bilge-water alarm; and
- (b) a bilge pumping system or, in the case of a vessel that is not more than 12 m in length, a permanently installed automatic bilge pump that is connected to an indicator showing when the pump is running and to an overriding manual switch, both of which are to be located at the operating position.

(3) An automatic bilge pump or a bilge pumping system shall have a minimum capacity of 0.91 L/s.

737. (1) A vessel shall be fitted with a safe and reliable main steering gear that is operable from the operating position and capable of manoeuvring the vessel under normal operating conditions.

(2) The main steering gear shall be protected from obstructions, excessive heat and mechanical wear.

(3) A vessel shall be fitted with a means of emergency steering in accordance with the construction standards if

- (a) the vessel is operated in remote areas or areas where help is not readily available; or
- (b) the main steering gear is fitted with a remote control.

Éclairage d'urgence

732. Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur a un éclairage d'urgence installé conformément aux normes de construction pour permettre aux passagers et à l'équipage de sortir de toute partie du bâtiment en cas d'urgence.

SYSTÈMES MÉCANIQUES

Systèmes d'échappement

733. Les systèmes d'échappement et les silencieux d'un bâtiment équipé de moteurs à bord ou semi-hors-bord, ou de moteurs auxiliaires fixés à demeure, préviennent les fuites de gaz d'échappement et sont conformes aux normes de construction.

Machineries auxiliaires

734. Les articles 735 à 739 s'appliquent à l'égard d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur.

735. (1) Les systèmes mécaniques à bord d'un bâtiment sont conformes aux normes de construction.

(2) À bord d'un bâtiment, des gardes de protection sont installés pour empêcher les personnes de se blesser aux endroits où elles peuvent être en contact avec des pièces mobiles des systèmes mécaniques du bâtiment.

(3) Dans un bâtiment, les postes de commande sont dotés des instruments et des commandes figurant dans les normes de construction.

736. (1) Les compartiments étanches à l'eau dans un bâtiment sont dotés de moyens de pompage ou d'accès pour l'écopage lorsque celui-ci est dans toute condition d'utilisation, sauf s'il ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou si les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

(2) Si elle n'est pas facile à voir du poste de commande, la cale d'un bâtiment est pourvue, conformément aux normes de construction, :

- a) d'une alarme automatique de niveau d'eau de cale élevé;
- b) d'une installation de pompage de cale ou, dans le cas d'un bâtiment de 12 m ou moins de longueur, d'une pompe de cale automatique fixée à demeure et reliée à un indicateur de fonctionnement et à un interrupteur de dérogation manuel qui sont situés au poste de commande.

(3) L'installation de pompage de cale ou les pompes de cale automatiques sont d'une capacité d'au moins 0,91 L/s chacune.

737. (1) Tout bâtiment est pourvu d'un appareil à gouverner principal sûr et fiable qui peut être actionné depuis le poste de commande et qui permet de manoeuvrer le bâtiment dans des conditions d'utilisation normales.

(2) L'appareil à gouverner est protégé contre les obstructions, la chaleur excessive et l'usure mécanique.

(3) Tout bâtiment est pourvu d'un moyen de gouverner d'urgence conformément aux normes de construction, dans les cas suivants :

- a) le bâtiment est utilisé dans des zones éloignées ou dans des zones où il est difficile d'obtenir de l'aide;
- b) l'appareil à gouverner est muni d'une commande à distance.

(4) A means of emergency steering is not required if the vessel is fitted with a main steering arrangement that is

- (a) a rudder and hand tiller; or
- (b) an outboard engine or stern-drive.

738. A person installing a combustion engine on a vessel for propulsion or auxiliary purposes shall ensure that the engine is designed for marine use.

739. The materials and dimensions of shafting and propellers shall be determined in accordance with the manufacturer's specifications or with the recommended practices and standards.

FIRE SAFETY

740. A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall be fitted, in accordance with the construction standards, with

- (a) a fire alarm panel;
- (b) a dual action rate-of-rise and fixed temperature detector in each engine space; and
- (c) a fire detector in each accommodation and service space, other than in low-risk spaces such as washrooms and void spaces.

741. (1) Every vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length and that has an enclosed engine space shall

- (a) be fitted with a fixed fire extinguishing system having a sufficient quantity of fire extinguishing agent for the protection of the space in accordance with the construction standards; or
- (b) have provision for discharging a portable fire extinguisher that meets the requirements of section 416 or 514 directly into the engine space without the need to open the primary access to that space.

(2) A gas, other than carbon dioxide, that is used as a fire extinguishing agent shall provide protection at least equivalent to that provided by carbon dioxide.

(3) A fixed fire extinguishing system shall be certified for marine use by a product certification body or a classification society and installed in accordance with the manufacturer's instructions.

742. (1) A vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length shall be provided with a minimum of two means of escape in each accommodation, service and engine space, in accordance with the construction standards.

(2) Only one means of escape is required in an accommodation, service or engine space if

- (a) the space is not normally occupied;
- (b) the dimensions of the space do not permit more than one means of escape; or
- (c) the deck area is not more than 28 m².

(4) Le dispositif de gouverne d'urgence n'est pas exigé si le bâtiment est doté d'un dispositif de gouverne principal qui consiste en :

- a) soit un gouvernail et une barre franche manuelle;
- b) soit un moteur hors-bord ou semi-hors-bord.

738. Toute personne qui installe à bord d'un bâtiment un moteur à combustion pour la propulsion ou des fins auxiliaires veille à ce que celui-ci soit conçu pour usage maritime.

739. Les matériaux et les dimensions des lignes d'arbres et des hélices sont déterminés conformément aux spécifications du fabricant de ceux-ci ou aux normes et pratiques recommandées.

SÉCURITÉ INCENDIE

740. Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur est doté, conformément aux normes de construction, de l'équipement suivant :

- a) un panneau d'alarme d'incendie;
- b) un détecteur de température à action double, à gradient et à seuil fixe, dans chaque compartiment moteur;
- c) un détecteur d'incendie dans chaque local d'habitation et chaque local de service, sauf les locaux à faible risque tels que les toilettes et les espaces morts.

741. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur ayant un compartiment moteur fermé est pourvu :

- a) soit d'un système fixe d'extinction d'incendie ayant une quantité suffisante d'agent extincteur pour couvrir l'espace conformément aux normes de construction;
- b) soit d'un moyen pour décharger, directement dans le compartiment moteur, un extincteur portatif conforme aux articles 416 ou 514, sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir l'accès principal de ce compartiment.

(2) Tout gaz, autre que le dioxyde de carbone, qui est utilisé comme agent extincteur offre une protection au moins équivalente à celle du dioxyde de carbone.

(3) Les systèmes d'extinction d'incendie fixes sont certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits ou par une société de classification et installés conformément aux instructions du fabricant.

742. (1) Tout bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur a, conformément aux normes de construction, au moins deux moyens d'évacuation dans chaque local d'habitation, local de service et compartiment moteur.

(2) Un seul moyen d'évacuation est exigé dans chaque local d'habitation, local de service ou compartiment moteur, dans les cas suivants :

- a) ils ne sont pas normalement occupés;
- b) les dimensions de ceux-ci ne permettent pas d'y prévoir plus d'un moyen;
- c) l'aire de surface du pont ne dépasse pas 28 m².

PART 8

PARTIE 8

COMPLIANCE NOTICES

AVIS DE CONFORMITÉ

APPLICATION

APPLICATION

800. (1) This Part applies in respect of a vessel that is propelled or designed to be propelled by an engine and that is constructed, manufactured or rebuilt in, or imported into, Canada to be sold or operated in Canada.

800. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont propulsés par un moteur ou conçus pour l'être et qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés.

(2) This Part does not apply in respect of

(2) La présente partie ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
- (b) a vessel that is principally maintained and operated in another country and that is not licensed or registered in Canada;
- (c) a pleasure craft that is 24 m or more in length;
- (d) a tug; or
- (e) a high-powered, low-volume vessel that is used exclusively for racing.

- a) les bâtiments qui sont immatriculés dans un autre pays comme étant autorisés à battre le pavillon de ce pays;
- b) les bâtiments qui sont principalement entretenus et utilisés dans un autre pays et qui n'ont fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation au Canada;
- c) les embarcations de plaisance de 24 m ou plus de longueur;
- d) les remorqueurs;
- e) les bâtiments de faible volume qui sont propulsés par un moteur de grande puissance et qui sont utilisés exclusivement pour des courses.

BUILDER, MANUFACTURER, REBUILDER AND IMPORTER

CONSTRUCTEUR, FABRICANT, RECONSTRUCTEUR ET IMPORTATEUR

Compliance Notice

Avis de conformité

801. (1) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall ensure that, before the initial transfer of ownership of the vessel to the reseller or end user, the vessel is fitted with a compliance notice permanently attached to the inside of the vessel, in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

801. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment veille à ce que, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à l'utilisateur final ou à un revendeur, celui-ci porte un avis de conformité fixé en permanence à l'intérieur, à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui, selon le cas :

- (a) that is constructed, rebuilt or imported by an individual for their personal use; or
- (b) that meets the following criteria:
 - (i) it is of open construction,
 - (ii) it is not mass-produced,
 - (iii) it is not propelled or designed to be propelled by an in-board engine or stern-drive, and
 - (iv) it has been constructed following traditional methods that have proven to be effective and reliable over time using wood or other traditional materials or, in the case of a canoe, using glass-reinforced plastic.

- a) est construit, reconstruit ou importé par un individu pour son utilisation personnelle;
- b) répond aux critères suivants :
 - (i) il est non ponté,
 - (ii) il n'est pas produit en série,
 - (iii) il n'est ni propulsé ni conçu pour être propulsé par un moteur en-bord ou semi-hors-bord,
 - (iv) il a été construit selon des méthodes traditionnelles, avec du bois ou d'autres matériaux traditionnels, lesquelles se sont révélées être efficaces et fiables au fil des ans, ou, s'il s'agit d'un canot, il a été construit avec un composite verre-résine.

(3) In the case of a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall ensure that the personal watercraft is fitted not only with a compliance notice, but also with the builder's plate set out in that standard.

(3) Dans le cas d'une motomarine qui est construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur veille à ce qu'elle porte, en plus d'un avis de conformité, la plaque constructeur visée par cette norme.

(4) In the case of a vessel that has been the subject of an initial transfer of ownership,

(4) Dans le cas d'un bâtiment qui a fait l'objet d'un transfert initial du droit de propriété :

- (a) if the vessel has not been fitted with a compliance notice, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall provide the owner with a compliance notice; or

- a) si celui-ci ne porte pas d'avis de conformité, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur en fournit un au propriétaire;

(b) if the vessel has been fitted with a compliance notice that is inaccurate, the builder, manufacturer, rebuilders or importer shall first inform the Minister and then provide the owner with an accurate compliance notice.

(5) Subsection (4) does not apply in respect of a pleasure craft that was the subject of an initial transfer of ownership in Canada before the day on which these Regulations came into force.

(6) A compliance notice shall

- (a) be in English and French;
- (b) contain the information set out in section 802;
- (c) be in the format set out in the examples provided in the construction standards;
- (d) be in the form of a plate or label;
- (e) be capable of withstanding — without loss of legibility — wear, environmental conditions (including salt water spray), and hydrocarbons and all other chemicals to which the vessel may be exposed during normal operation and maintenance; and
- (f) be made in such a manner that any attempt to remove it or to alter its content will result in the destruction of the notice or in a clearly visible sign of the attempt to remove or alter it.

(7) Subsections (1) to (5) do not apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding or importation is on or before the day on which these Regulations come into force or within one year after that day.

802. (1) A compliance notice shall contain at least the following information:

- (a) the model of the vessel;
- (b) the name of the builder, manufacturer, rebuilders or importer and the manufacturer's identification code;
- (c) in the case of a vessel that is not more than 6 m in length, a statement declaring that the vessel met the construction requirements as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (d) in the case of a vessel that is more than 6 m in length, a statement declaring that the vessel met the construction requirements for pleasure craft as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (e) in the case of a vessel that is more than 6 m in length and that meets the construction requirements for a vessel other than a pleasure craft, instead of the statement set out in paragraph (d), a statement declaring that the vessel met the construction requirements for vessels other than pleasure craft as they read on the date of construction, manufacture, rebuilding or importation of the vessel;
- (f) the design limitations of the vessel, if any;
- (g) in the case of a vessel that is not more than 6 m in length, other than a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the following recommended maximum safe limits and the circumstances in which the recommendations do not apply:
 - (i) the maximum gross load capacity for the vessel and the details of the capacity that are set out in the construction standards,
 - (ii) the maximum number of persons that the vessel may carry, and

b) si celui-ci porte un avis de conformité inexact, son constructeur, fabricant, reconstruc-teur ou importateur en avise d'abord le ministre et en fournit au propriétaire un qui est exact.

(5) Le paragraphe (4) ne s'applique pas à l'égard d'une embarcation de plaisance qui a fait l'objet d'un transfert initial du droit de propriété au Canada avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(6) L'avis de conformité :

- a) est en français et en anglais;
- b) contient les renseignements prévus à l'article 802;
- c) est conforme au format des exemples figurant dans les normes de construction;
- d) prend la forme d'une plaque ou d'une étiquette;
- e) peut résister — sans perte de lisibilité — à l'usure, aux conditions environnementales, y compris les embruns d'eau salée, et aux hydrocarbures et à toutes autres substances chimiques auxquelles le bâtiment peut être exposé durant son utilisation ou son entretien normal;
- f) est fabriqué de façon que toute tentative de l'enlever ou d'en modifier le contenu entraîne sa destruction ou laisse des traces clairement visibles.

(7) Les paragraphes (1) à (5) ne s'appliquent pas à l'égard d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation est celle de la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou avant celle-ci ou dans l'année suivant celle-ci.

802. (1) L'avis de conformité contient, à tout le moins, les renseignements suivants :

- a) le modèle du bâtiment;
- b) le nom du constructeur, du fabricant, du reconstruc-teur ou de l'importateur et le code d'identification du fabricant;
- c) dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- d) dans le cas d'un bâtiment de plus de 6 m de longueur, une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction relatives aux embarcations de plaisance, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- e) dans le cas d'un bâtiment de plus de 6 m de longueur qui est conforme aux exigences de construction d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, au lieu de la déclaration prévue à l'alinéa d), une déclaration attestant qu'il était conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance, dans leur version à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation;
- f) les limites de conception du bâtiment, s'il y en a;
- g) dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, autre qu'une motomarine qui est construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, les limites maximales de sécurité recommandées ci-après et les circonstances où elles ne s'appliquent pas :
 - (i) la charge brute maximale pour le bâtiment et les détails de celle-ci qui figurent dans les normes de construction,
 - (ii) le nombre maximal de personnes qu'il peut transporter,

(iii) if the vessel is designed to be fitted with an outboard engine, the maximum power of the engine.

(2) The recommended maximum safe limits of the vessel shall be calculated in accordance with the applicable methods set out in the construction standards. However, alternative methods may be used if

- (a) the alternative methods are more accurate; or
- (b) the alternative methods are more suited to the vessel, owing to its unique nature, and the methods set out in the construction standards would result in recommended maximum safe limits that are less safe or less suitable for the vessel.

Declaration of Conformity

803. (1) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel shall prepare a declaration of conformity that

- (a) is submitted in the form established by the Minister;
- (b) contains the principal dimensions and specifications of the vessel, the details of the vessel's compliance with the construction requirements and the information appearing in the compliance notice;
- (c) is signed by the person who prepares the declaration, if that person is a Canadian resident, or, in any other case, by a representative of that person who is a Canadian resident; and
- (d) is witnessed by a person authorized to administer oaths under the laws of Canada or a province.

(2) The builder, manufacturer, rebuilder or importer who prepares the declaration of conformity shall provide a copy of it to the reseller or end user at the time of the initial transfer of ownership of the vessel and to the Minister at or before that time.

(3) In the case of a series of vessels of a single model, the builder, manufacturer, rebuilder or importer shall, not later than March 31 in a calendar year, provide to the Minister, instead of a declaration of conformity for each vessel, a single declaration of conformity for each model of vessel and a report indicating the number of vessels of that model constructed, manufactured, rebuilt or imported during the previous calendar year.

(4) The reseller of a vessel shall provide the declaration of conformity to another reseller at the time of the transfer of ownership of the vessel or to the end user at the time of the initial transfer of ownership of the vessel.

Records

804. (1) Before attaching a compliance notice to a vessel, the builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall establish, in respect of the vessel or model of vessel, the following records:

- (a) the technical documentation or information used — including the tests or calculations performed — to ensure compliance with the construction requirements; and
- (b) a copy of the declaration of conformity.

(2) The builder, manufacturer, rebuilder or importer of the vessel shall keep the records for a period of seven years after the day on which they are established and shall, on request, provide the records to any person or organization authorized under the Act to carry out inspections.

(iii) s'il est conçu pour être équipé d'un moteur hors-bord, la puissance maximale de celui-ci.

(2) Les limites maximales de sécurité recommandées du bâtiment sont calculées selon les méthodes applicables prévues dans les normes de construction. Toutefois, d'autres méthodes peuvent être utilisées dans les cas suivants :

- a) elles sont plus précises;
- b) elles conviennent davantage au bâtiment en raison de sa nature unique et l'utilisation des méthodes prévues dans les normes de construction entraînerait des limites maximales de sécurité recommandées moins sécuritaires pour le bâtiment.

Déclaration de conformité

803. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment établit une déclaration de conformité qui, à la fois :

- a) est présentée en la forme établie par le ministre;
- b) contient les dimensions et spécifications principales du bâtiment, les détails de la conformité de celui-ci avec les exigences de construction et les renseignements qui figurent sur l'avis de conformité;
- c) est signée par celui qui l'a établie, s'il s'agit d'un résident canadien, ou, dans les autres cas, par son représentant qui est un résident canadien;
- d) est signée par un témoin qui est une personne autorisée à faire prêter serment en vertu des lois du Canada ou d'une province.

(2) Il fournit une copie de la déclaration de conformité à l'utilisateur final ou au revendeur au moment du transfert initial du droit de propriété du bâtiment et au ministre au même moment ou avant celui-ci.

(3) Dans le cas d'une série de bâtiments construits selon un modèle unique, au lieu d'une déclaration de conformité pour chaque bâtiment, il fournit au ministre, au plus tard le 31 mars d'une année civile, une seule déclaration de conformité pour chaque modèle de bâtiment et un rapport indiquant le nombre de bâtiments construits, fabriqués, reconstruits ou importés selon ce modèle au cours de l'année civile précédente.

(4) Le revendeur d'un bâtiment fournit la déclaration de conformité à un autre revendeur au moment du transfert du droit de propriété du bâtiment ou à l'utilisateur final au moment du transfert initial du droit de propriété du bâtiment.

Dossiers

804. (1) Avant de fixer un avis de conformité sur un bâtiment, son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur établit pour ce bâtiment ou ce modèle de bâtiment les dossiers suivants :

- a) les documents ou renseignements techniques, y compris les essais ou les calculs effectués, qui ont été utilisés pour répondre aux exigences de construction;
- b) une copie de la déclaration de conformité.

(2) Il les conserve pendant une période de sept ans suivant la date à laquelle ils sont établis et les fournit, sur demande, à toute personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi.

OWNER OF A VESSEL OTHER THAN A PLEASURE CRAFT

PROPRIÉTAIRE D'UN BÂTIMENT AUTRE QU'UNE
EMBARCATION DE PLAISANCE*Compliance Notice — Required**Avis de conformité — exigé*

805. (1) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in compliance with the construction requirements, and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

805. (1) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur ou d'en permettre l'utilisation, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande et qui atteste que ce bâtiment est conforme aux exigences de construction.

(2) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in compliance with the construction requirements for vessels other than pleasure craft, and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

(2) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur ou d'en permettre l'utilisation, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible de la barre et qui atteste que ce bâtiment est conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance.

(3) If a vessel other than a pleasure craft is not fitted with a compliance notice at the time of the initial transfer of ownership, the owner of the vessel shall request a compliance notice from the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel.

(3) Il incombe au propriétaire d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, qui ne porte pas d'avis de conformité au moment du transfert initial du droit de propriété d'en demander un au constructeur, au fabricant, au reconstruteur ou à l'importateur du bâtiment.

806. (1) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is not more than 6 m in length and that has undergone a change of use, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in compliance with the construction requirements in force on the date of the change of use, and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

806. (1) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, d'au plus 6 m de longueur qui a fait l'objet d'un changement d'utilisation ou d'en permettre l'utilisation, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible du poste de commande et qui atteste que ce bâtiment est conforme aux exigences de construction en vigueur à la date du changement d'utilisation.

(2) Before operating or permitting another person to operate a vessel, other than a pleasure craft, that is more than 6 m in length and that has undergone a change of use, the owner of the vessel shall ensure that the vessel is fitted with a compliance notice attesting that the vessel is in compliance with the construction requirements for a vessel other than a pleasure craft in force on the date of the change of use, and that the notice is permanently attached in a conspicuous location plainly visible from the operating position.

(2) Avant d'utiliser un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, de plus de 6 m de longueur qui a fait l'objet d'un changement d'utilisation ou d'en permettre l'utilisation, son propriétaire veille à ce que celui-ci porte un avis de conformité qui est fixé en permanence à un endroit bien en vue et clairement visible de la barre et qui atteste que ce bâtiment est conforme aux exigences de construction relatives aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance en vigueur à la date du changement d'utilisation.

*Compliance Notice — Not Required**Avis de conformité — non exigé*

807. A compliance notice is not required for a vessel other than a pleasure craft in the following cases:

807. L'avis de conformité n'est pas exigé pour un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance dans les cas suivants :

(a) the vessel's construction or reconstruction starts, or its importation or change of use occurs, within one year after the day on which these Regulations come into force;

a) sa construction ou sa reconstruction commence, ou son importation ou son changement d'utilisation a lieu, dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement;

(b) the vessel's construction or reconstruction starts, or its importation or change of use occurs, more than one year after the day on which these Regulations come into force, and

b) sa construction ou sa reconstruction commence, ou son importation ou son changement d'utilisation a lieu, plus d'un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement et, selon le cas :

(i) the owner of the vessel has made reasonable efforts to obtain a compliance notice but has been unable to obtain one because of circumstances beyond the owner's control, and the document referred to in subparagraph (iii) is carried on board,

(i) son propriétaire a fait des efforts raisonnables pour obtenir un avis de conformité, mais n'a pu l'obtenir en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, et le document visé au sous-alinéa (iii) est à bord,

(ii) the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel has informed the owner that the compliance notice has been prepared but the owner has not yet received it, or

(ii) son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur a informé le propriétaire que l'avis de conformité a été établi mais ce dernier ne l'a pas encore reçu,

(iii) the vessel has been inspected by a person or an organization authorized under the Act to carry out inspections, or the owner of the vessel is participating in a compliance program authorized by the Minister in respect of that vessel, and a document indicating that the vessel has been inspected or that the owner is participating in the program is carried on board.

(iii) le bâtiment a été inspecté par une personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi, ou le propriétaire du bâtiment participe à un programme de conformité autorisé par le ministre relativement à ce bâtiment, et un document indiquant qu'il a été inspecté ou que le propriétaire participe dans le programme est à bord.

OBTAINING A COMPLIANCE NOTICE — TEMPORARY PROCEDURE

OBTENTION D'UN AVIS DE CONFORMITÉ — MARCHÉ À SUIVRE TEMPORAIRE

Application

Demande

808. (1) For a period of one year beginning on the day on which these Regulations come into force, the builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel may obtain a compliance notice by submitting an application in writing to the Minister in the form established by the Minister.

808. (1) Pour une période d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment peut obtenir un avis de conformité en présentant par écrit, au ministre, une demande en la forme établie par celui-ci.

(2) In the case of a vessel that is not more than 6 m in length, other than a personal watercraft that is constructed, manufactured or rebuilt in accordance with ISO 13590, the application shall contain the information set out in the construction standards that is necessary to enable the Minister to calculate the recommended maximum safe limits for that vessel.

(2) Dans le cas d'un bâtiment d'au plus 6 m de longueur, autre qu'une motomarine construite, fabriquée ou reconstruite conformément à l'ISO 13590, la demande contient les renseignements figurant dans les normes de construction qui sont nécessaires pour permettre au ministre de calculer les limites maximales de sécurité recommandées pour ce bâtiment.

Issuance

Délivrance

809. If the information provided with an application for a compliance notice is accurate, the Minister shall issue a compliance notice.

809. Si les renseignements fournis avec la demande d'avis de conformité sont exacts, le ministre en délivre un.

PROHIBITIONS

INTERDICTIONS

810. No person shall

810. Il est interdit :

- (a) remove or alter a compliance notice or the builder's plate on a personal watercraft except in accordance with section 811;
- (b) deface a compliance notice;
- (c) attach to a vessel, except in accordance with this Part, any form of notice, plate or label indicating that the vessel meets the construction requirements;
- (d) attach to a vessel a compliance notice that contains untrue information;
- (e) submit an application required under this Part that contains untrue information; or
- (f) establish a document or record required under this Part that contains untrue information.

- a) d'enlever ou de modifier, sur une motomarine, un avis de conformité ou la plaque du constructeur, sauf en conformité avec l'article 811;
- b) de détériorer un avis de conformité;
- c) de fixer sur un bâtiment, sauf en conformité avec la présente partie, toute forme d'avis, de plaque ou d'étiquette indiquant que celui-ci est conforme aux exigences de construction;
- d) de fixer sur un bâtiment un avis de conformité qui contient de faux renseignements;
- e) de présenter une demande qui est exigée par la présente partie et qui contient de faux renseignements;
- f) d'établir tout document ou dossier qui est exigé par la présente partie et qui contient de faux renseignements.

REPLACEMENT OF A COMPLIANCE NOTICE

REPLACEMENT D'UN AVIS DE CONFORMITÉ

811. (1) A person may remove a compliance notice in order to attach a new compliance notice provided by the builder, manufacturer, rebuilder or importer to correct the information contained on a compliance notice.

811. (1) Toute personne peut enlever un avis de conformité afin de fixer le nouvel avis de conformité qui est fourni par le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur et qui corrige les renseignements contenus dans un avis de conformité.

(2) The owner of a vessel may, on informing the Minister, remove a compliance notice if the notice becomes illegible, or if its removal is necessary in order to conduct repairs, and replace it with a new one reproducing the same information. The owner shall retain the original compliance notice, or photographs or documents containing the information that appeared on the notice.

(2) Le propriétaire d'un bâtiment qui en avise le ministre peut enlever un avis de conformité si celui-ci est devenu illisible ou s'il est nécessaire de l'enlever pour effectuer des réparations et le remplacer par un nouveau reproduisant les mêmes renseignements. Il conserve l'avis original, ou des photos ou documents contenant les renseignements qui figuraient sur cet avis.

812. A person who obtains a new compliance notice for a vessel shall

- (a) if the vessel has been fitted with a compliance notice in the form of a label, attach the new compliance notice over the existing compliance notice; or
- (b) if the vessel has been fitted with a compliance notice in the form of a plate, remove and retain the plate before attaching the new compliance notice.

PART 9

HULL SERIAL NUMBERS

900. (1) This Part applies in respect of a vessel that is constructed, manufactured, rebuilt or imported in order to be sold or operated in Canada.

(2) Section 902 applies in respect of all vessels in Canada.

(3) This Part, except section 902, does not apply in respect of

- (a) a vessel that is registered in another country as having the right to fly the flag of that country;
- (b) a vessel that is registered under the Act, other than a vessel registered in the small vessel register;
- (c) a vessel that is not licensed or registered under the Act and that is principally maintained and operated in another country;
- (d) a tug; or
- (e) a floating object that is less than 2 m in length and that is not designed to be propelled by an engine.

(4) Section 903 does not apply in respect of a vessel, other than a pleasure craft, whose date of construction, manufacture, rebuilding or importation is on or before the day on which these Regulations come into force or within one year after that day.

901. A person who operates or permits another person to operate a vessel shall ensure that the vessel is marked with a hull serial number in accordance with the requirements of this Part.

902. (1) No person shall alter, deface or remove a hull serial number.

(2) The builder, manufacturer or rebuilders of a vessel may alter a hull serial number in order to correct any error or omission that may have occurred when the number was first marked on the hull of the vessel.

(3) A hull serial number may be temporarily removed from a vessel if it is necessary to do so in order to repair or rebuild the vessel and if the number is replaced before the vessel is operated.

(4) A hull serial number may be removed by a rebuilders if it is replaced with a new hull serial number.

903. (1) The builder, manufacturer, rebuilders or importer of a vessel shall obtain a manufacturer's identification code from the Minister.

(2) The builder, manufacturer or rebuilders of a vessel shall permanently mark a hull serial number on the hull of the vessel before its first sale to a reseller or an end user.

812. Toute personne qui obtient un nouvel avis de conformité pour un bâtiment :

- a) si celui-ci porte un avis de conformité sous forme d'étiquette, fixe le nouvel avis de conformité sur l'avis de conformité existant;
- b) si celui-ci porte un avis de conformité sous forme de plaque, enlève et conserve la plaque avant de fixer le nouvel avis de conformité.

PARTIE 9

NUMÉROS DE SÉRIE DE LA COQUE

900. (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments qui sont construits, fabriqués, reconstruits ou importés au Canada pour y être vendus ou utilisés.

(2) L'article 902 s'applique à l'égard de tous les bâtiments au Canada.

(3) La présente partie, sauf l'article 902, ne s'applique pas à l'égard de ce qui suit :

- a) un bâtiment qui est immatriculé dans un autre pays comme étant autorisé à battre le pavillon de ce pays;
- b) un bâtiment qui est immatriculé en vertu de la Loi, sauf s'il s'agit d'un bâtiment inscrit dans la partie du registre sur les petits bâtiments;
- c) un bâtiment qui n'a fait l'objet ni d'un permis ni d'une immatriculation en vertu de la Loi et est principalement entretenu et utilisé dans un autre pays;
- d) un remorqueur;
- e) un objet flottant de moins de 2 m de longueur qui n'est pas conçu pour être propulsé par un moteur.

(4) L'article 903 ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, dont la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation est celle de la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou avant celle-ci ou dans l'année suivant celle-ci.

901. Toute personne qui utilise un bâtiment ou en permet l'utilisation veille à ce que celui-ci soit marqué d'un numéro de série de la coque conformément aux exigences de la présente partie.

902. (1) Il est interdit de modifier, de détériorer ou d'enlever le numéro de série de la coque.

(2) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruc-teur d'un bâtiment peut modifier le numéro de série de la coque pour corriger toute erreur ou omission qui a pu survenir lorsque le numéro a été marqué pour la première fois sur la coque du bâtiment.

(3) Le numéro de série de la coque peut être enlevé temporairement d'un bâtiment si cela est nécessaire pour le réparer ou le reconstruire et si le numéro est remis en place avant de l'utiliser.

(4) Le numéro de série de la coque peut être enlevé par le reconstruc-teur s'il est remplacé par un nouveau numéro.

903. (1) Le constructeur, le fabricant, le reconstruc-teur ou l'importateur d'un bâtiment obtient du ministre un code d'identification du fabricant.

(2) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruc-teur d'un bâtiment marque le numéro de série de la coque de façon permanente sur la coque de celui-ci avant que celui-ci soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final.

(3) The importer of a vessel shall ensure that a hull serial number is permanently marked on the hull of the vessel before its first sale to a reseller or an end user.

(4) The builder, manufacturer or rebuilders of a vessel shall permanently mark the hull serial number in a second location on the hull, that is either beneath a fitting or an item of hardware or that is on the interior of the vessel and unexposed, or, in the case of an imported vessel, the importer of the vessel shall ensure that the hull serial number is permanently marked in such a location.

(5) The builder, manufacturer, rebuilders or importer of a vessel shall keep a record of the second location of the hull serial number and shall, on request, provide the information to any person or organization authorized under the Act to carry out inspections.

(6) If a vessel is imported from a country with which Canada does not have an agreement regarding the sharing of information respecting a manufacturer's identification code, the importer shall ensure that the country's alpha-2 code published by the Maintenance Agency for ISO 3166 is added to the hull serial number.

(7) A person who is engaged in the business of assembling kit vessels that have a hull serial number shall, before the initial transfer of ownership of the vessel to a reseller or an end user, add a suffix provided by the Minister to the hull serial number in a manner specified by the Minister.

(8) If the rebuilders of a vessel does not replace the hull serial number, the rebuilders shall, before the initial transfer of ownership of the vessel to a reseller or an end user, add a suffix provided by the Minister to the hull serial number in a manner specified by the Minister.

(9) The hull serial number shall be in the format set out in the construction standards and be located where it is clearly visible when the vessel is in the water, namely,

- (a) on the upper starboard quarter of the outside surface of the transom; or
- (b) if the vessel has no transom, on the uppermost starboard side at the aft end of the hull.

(10) If a vessel is not marked with a hull serial number, the owner of the vessel shall make a request for such a number to the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel.

(11) On receipt of a request for a hull serial number, the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel shall provide the applicant with a hull serial number on a plate or label, or shall permanently mark the hull serial number on the vessel if the applicant brings the vessel to them.

(12) On receipt of a plate or label, the applicant shall permanently attach it to the vessel.

(13) The builder, manufacturer or rebuilders of a vessel shall not use the same hull serial number on more than one vessel.

904. A vessel is not required to be marked with a hull serial number if

- (a) despite reasonable efforts, the owner of the vessel is unable to obtain a hull serial number from the builder, manufacturer, rebuilders or importer of the vessel; or
- (b) the vessel is constructed, manufactured, rebuilt or imported by an individual for personal use.

(3) L'importateur d'un bâtiment veille à ce que le numéro de série de la coque soit marqué de façon permanente sur la coque de celui-ci avant que celui-ci soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final.

(4) Le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment marque de façon permanente le numéro de série de la coque à un second endroit sur la coque qui est sous un accessoire d'accastillage ou une pièce de quincaillerie, ou qui est non exposé à l'intérieur du bâtiment, ou, dans le cas d'un bâtiment importé, l'importateur veille à ce qu'il soit marqué de cette manière.

(5) Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment inscrit dans un dossier le second endroit où est marqué le numéro de série de la coque et fournit ce renseignement, sur demande, à toute personne ou organisation autorisée à effectuer des inspections en vertu de la Loi.

(6) Si un bâtiment est importé d'un pays avec lequel le Canada n'a pas conclu d'accord de partage de renseignements concernant les codes d'identification du fabricant, son importateur veille à ce que soit ajouté au numéro de série de la coque le code alpha-2 de ce pays publié par l'autorité de mise à jour de l'ISO 3166.

(7) La personne qui se livre à l'assemblage de bâtiments prêts-à-monter ayant un numéro de série de la coque ajoutée, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à un revendeur ou à un utilisateur final, un suffixe obtenu du ministre au numéro de la manière que celui-ci précise.

(8) S'il ne remplace pas le numéro de série de la coque, le reconstruteur d'un bâtiment ajoute, avant le transfert initial du droit de propriété du bâtiment à un revendeur ou à un utilisateur final, un suffixe obtenu du ministre au numéro de la manière que celui-ci précise.

(9) Le numéro de série de la coque est dans le format qui figure dans les normes de construction et se trouve à un endroit bien en vue lorsque le bâtiment est dans l'eau :

- a) soit sur le quadrant supérieur tribord de la surface extérieure du tableau;
- b) soit, si le bâtiment n'a pas de tableau, à tribord à l'extrémité arrière supérieure de la coque.

(10) Si un bâtiment n'est pas marqué d'un numéro de série de la coque, son propriétaire présente une demande au constructeur, au fabricant, au reconstruteur ou à l'importateur de celui-ci afin d'en obtenir un.

(11) Sur réception d'une demande de numéro de série de la coque, le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur du bâtiment fournit au demandeur un numéro de série de la coque sur une plaque ou une étiquette ou, si le demandeur lui apporte le bâtiment, le marque de façon permanente sur celui-ci.

(12) Sur réception de la plaque ou de l'étiquette, le demandeur la fixe sur le bâtiment de façon permanente.

(13) Il est interdit au constructeur, au fabricant ou au reconstruteur d'un bâtiment d'utiliser le même numéro de série de la coque sur plus d'un bâtiment.

904. Un bâtiment n'a pas à être marqué d'un numéro de série de la coque dans les cas suivants :

- a) malgré des efforts raisonnables, le propriétaire du bâtiment ne peut obtenir un numéro de série de la coque de son constructeur, fabricant, reconstruteur ou importateur;
- b) le bâtiment est construit, fabriqué, reconstruit ou importé par un individu pour son utilisation personnelle.

PART 10

SAFETY PRECAUTIONS AND OPERATIONAL REQUIREMENTS

MUFFLERS

1000. (1) No person shall operate or permit another person to operate a power-driven vessel unless it is equipped with a muffler that is in good working order.

(2) No person shall operate or permit another person to operate a vessel equipped with a muffler cut-out or by-pass unless the muffler cut-out or by-pass is visibly disconnected in a manner that ensures it cannot be easily reconnected while the vessel is in operation.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of a vessel that

- (a) was constructed or manufactured before January 1, 1960;
- (b) is engaged in formal training, in an official competition or in final preparation for an official competition;
- (c) is propelled by an outboard engine or a stern-drive, if the exhaust gases are directed under water through the propeller hub or below the cavitation plate;
- (d) is operated at five or more nautical miles from shore; or
- (e) is propelled by gas turbines or by an aircraft-type propeller operating in air.

ENGINE START-UP

1001. No person shall start a gasoline-powered vessel before the engine space blower has been operated for a period of not less than four minutes immediately before the engine is started.

FUEL

1002. (1) No person shall permit leakage of fuel within or from a vessel.

(2) No person shall permit fuel or oil to be discharged from a vessel except in accordance with the provisions relating to discharges of oil or oily mixtures in the *Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals*.

(3) No person shall fuel a vessel that is at dockside or beached unless

- (a) if the vessel is equipped with a portable fuel tank, the tank is first removed from it; or
- (b) if the vessel is equipped with a fixed fuel tank, the person fuelling it is the only person on board.

(4) No person shall fuel a vessel that is equipped with a fixed fuel tank unless all electrical equipment is switched off, all doors, windows and ports are closed, all engines are shut off and all open flames, including pilot lights, are extinguished.

(5) No person shall carry gaseous fuel, naphtha, liquefied petroleum gas or compressed natural gas on board a vessel that is carrying passengers. However, liquefied petroleum gas may be carried on board the vessel if

- (a) the quantity of liquefied petroleum gas does not exceed 30 kg;

PARTIE 10

MESURES DE SÉCURITÉ ET EXIGENCES D'UTILISATION

SILENCIEUX

1000. (1) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou d'en permettre l'utilisation à moins que celui-ci ne soit pourvu d'un silencieux qui est en bon état de fonctionnement.

(2) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, un bâtiment dont le silencieux est muni d'un clapet d'échappement ou d'un dispositif de dérivation à moins que ceux-ci ne soient visiblement déconnectés de façon que, lorsque ce bâtiment est utilisé, ils ne puissent être facilement reconnectés.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à l'égard des bâtiments qui, selon le cas :

- a) ont été construits ou fabriqués avant le 1^{er} janvier 1960;
- b) participent à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci;
- c) sont propulsés par un moteur hors-bord ou semi-hors-bord, si les gaz d'échappement sont rejetés dans l'eau par le moyeu de l'hélice ou sous la plaque de cavitation;
- d) sont utilisés à cinq milles marins ou plus de la rive;
- e) sont propulsés par des turbines à gaz ou une hélice de type aéronef fonctionnant dans l'air.

DÉMARRAGE DU MOTEUR

1001. Il est interdit de démarrer le moteur d'un bâtiment propulsé par un moteur à essence avant que le ventilateur du compartiment moteur n'ait fonctionné au moins quatre minutes immédiatement avant le démarrage.

COMBUSTIBLE

1002. (1) Il est interdit de permettre les fuites de combustible à l'intérieur ou à partir d'un bâtiment.

(2) Il est interdit de permettre le rejet de combustible ou d'hydrocarbures à partir d'un bâtiment, sauf en conformité avec les dispositions relatives aux rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*.

(3) Il est interdit de ravitailler un bâtiment qui est à quai ou qui est échoué à moins que :

- a) s'il est pourvu d'un réservoir à combustible portatif, celui-ci n'en ait d'abord été retiré;
- b) s'il est pourvu d'un réservoir à combustible fixe, seule la personne qui procède au ravitaillement ne se trouve à bord.

(4) Il est interdit de ravitailler un bâtiment pourvu d'un réservoir à combustible fixe à moins que l'équipement électrique ne soit éteint, que les portes, les hublots et les sabords ne soient fermés, que les moteurs ne soient coupés et que les flammes nues, y compris les veilleuses, ne soient éteintes.

(5) Il est interdit de transporter, à bord d'un bâtiment qui transporte des passagers, un combustible gazeux, du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du naphte. Toutefois, du gaz de pétrole liquéfié peut être transporté à bord si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la quantité maximale de gaz est de 30 kg;

(b) the gas cylinders are well secured and are protected from damage and from the effects of excessive variations in temperature;

(c) the gas cylinders are stored in an open space or in a well-ventilated location; and

(d) in a decked vessel, the gas cylinders are stored on an open deck in a manner that will not permit the ingress or accumulation of the gas below deck.

(6) No person shall carry fuel on board a vessel in a portable container that has not been designed to carry fuel.

1003. Any portable fuel-burning equipment or appliance used on a vessel shall be

(a) used only in a well-ventilated location in an open space or on an open deck;

(b) well secured to prevent its movement while in use; and

(c) when not in use, stored in a well-ventilated location that can be isolated from heat sources and ignition sources.

1004. The owner or operator of a vessel, or the person responsible for its maintenance, shall ensure that the fuel system on the vessel is operated within the temperature and pressure parameters set out in the manufacturer's recommendations and instructions.

WATER SPORTS

1005. (1) No person shall operate or permit another person to operate a vessel for the purposes of towing a person on the water or in the air

(a) unless a person on board other than the operator is keeping watch on every person being towed and is communicating with the operator of the vessel;

(b) unless there is seating space on the vessel to accommodate every person being towed;

(c) unless every person being towed is wearing a personal flotation device or lifejacket or the vessel carries on board the personal flotation device or lifejacket that would be required under Parts 2, 4 or 5 if the person was on board; or

(d) during periods of restricted visibility or in the period beginning one hour after sunset and ending at sunrise.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that is operated during formal training, in an official competition or in a skill demonstration if the vessel meets the safety requirements of a governing body respecting that training, competition or demonstration.

REMOTE-CONTROLLED VESSELS AND PROPELLER-DRIVEN SURFBOARDS

1006. No person shall

(a) tow themselves using a vessel that is operated by remote control; or

(b) operate a propeller-driven surfboard-type vessel.

b) les bouteilles de gaz sont bien fixées et sont protégées contre les dommages et les effets des variations excessives de température;

c) elles sont rangées dans des espaces ouverts ou dans des endroits bien ventilés;

d) si le bâtiment est ponté, elles sont rangées sur un pont ouvert de manière à empêcher le gaz de pénétrer sous le pont ou de s'y accumuler.

(6) Il est interdit de transporter à bord d'un bâtiment du combustible dans un récipient portatif qui n'a pas été conçu pour le transporter.

1003. Tout équipement ou appareil portatif qui utilise du combustible et qui est utilisé à bord d'un bâtiment répond aux conditions suivantes :

a) il n'est utilisé que dans des endroits bien ventilés se trouvant dans des espaces ou ponts ouverts;

b) il est bien fixé pour en empêcher son déplacement pendant l'utilisation;

c) s'il n'est pas utilisé, il est rangé dans un endroit bien ventilé qui peut être isolé des sources de chaleur et d'ignition.

1004. Le propriétaire d'un bâtiment, l'utilisateur de celui-ci ou la personne responsable de son entretien veille à ce que le système de combustion à bord soit utilisé conformément aux paramètres relatifs à la température et à la pression qui sont précisés dans les instructions et les recommandations du fabricant.

SPORTS NAUTIQUES

1005. (1) Il est interdit d'utiliser un bâtiment ou d'en permettre l'utilisation pour remorquer une personne sur l'eau ou dans les airs, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) une personne à bord, autre que l'utilisateur, surveille chacune des personnes remorquées et communique avec l'utilisateur du bâtiment;

b) il y a une place assise à bord du bâtiment pour chacune des personnes remorquées;

c) chacune des personnes remorquées porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage, ou le bâtiment a à bord le vêtement de flottaison individuel ou le gilet de sauvetage qui serait exigé par les parties 2, 4 ou 5 si la personne s'y trouvait;

d) le bâtiment n'est pas utilisé lorsque la visibilité est réduite ou au cours de la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant avec son lever.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment utilisé au cours d'un entraînement officiel, d'une compétition officielle ou d'une démonstration de compétences s'il est conforme aux exigences d'un organisme dirigeant en matière de sécurité pour ces entraînements, ces compétitions ou ces démonstrations.

BÂTIMENTS TÉLÉCOMMANDÉS ET PLANCHES DE SURF PROPULSÉES PAR UN MOTEUR À HÉLICES

1006. Il est interdit à quiconque :

a) de se remorquer au moyen d'un bâtiment télécommandé;

b) d'utiliser un bâtiment de type planche de surf qui est propulsé par un moteur à hélices.

PROHIBITION AGAINST CARELESS OPERATION

1007. No person shall operate a vessel in a careless manner, without due care and attention or without reasonable consideration for other persons.

INTERDICTION RELATIVE À LA CONDUITE IMPRUDENTE

1007. Il est interdit d'utiliser un bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération raisonnable pour autrui.

PART 11

PARTIE 11

PLEASURE CRAFT ACCIDENT REPORTING

RAPPORTS D'ACCIDENTS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

1100. (1) This section applies in a province whose government has reached an agreement with the Minister in respect of pleasure craft accident reporting procedures, if a notice confirming that agreement has been published in the *Canada Gazette*.

1100. (1) Le présent article s'applique dans toute province dont le gouvernement a conclu avec le ministre un accord concernant la marche à suivre relative aux rapports d'accidents d'embarcations de plaisance si un avis confirmant celui-ci a été publié dans la *Gazette du Canada*.

(2) If a pleasure craft is involved in an accident that results in injury to a person who requires medical treatment beyond first aid but not admittance to a hospital or that causes property damage estimated at more than \$2,500, the operator of the pleasure craft shall complete an accident report and submit it to the Minister within 14 days after the day of the accident.

(2) Si une embarcation de plaisance est mise en cause dans un accident qui entraîne des blessures à une personne, laquelle a besoin de soins médicaux au-delà des premiers soins, mais sans que son hospitalisation soit nécessaire, ou qui a causé des dommages matériels évalués à plus de 2 500 \$, son utilisateur remplit un rapport d'accident et le présente au ministre dans les quatorze jours suivant la date de l'accident.

(3) If a pleasure craft is involved in an accident that results in a fatality, injury to a person who requires admittance to a hospital, or property damage estimated at more than \$5,000, following a fire, an explosion or a collision with another vessel or other floating or fixed structure, the operator of the pleasure craft shall report the accident to the local police as soon as possible.

(3) Si une embarcation de plaisance est mise en cause dans un accident qui entraîne un décès, des blessures nécessitant l'hospitalisation ou des dommages matériels évalués à plus de 5 000 \$, à la suite d'un incendie, d'une explosion ou d'une collision avec un autre bâtiment ou un autre ouvrage fixe ou flottant, son utilisateur signale l'accident à la police locale le plus tôt possible.

PART 12

PARTIE 12

REPEAL AND COMING INTO FORCE

ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

REPEAL

ABROGATION

1200. The *Small Vessel Regulations*¹ are repealed.

1200. Le *Règlement sur les petits bâtiments*¹ est abrogé.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

1201. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

1201. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

SCHEDULE
(Subsection 6(1))

ANNEXE
(paragraphe 6(1))

SAFETY EQUIPMENT STANDARDS AND TESTS

NORMES ET ESSAIS RELATIFS À L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Life Rafts

Radeaux de sauvetage

1. The standards and tests for a SOLAS life raft are those for a life raft that are set out in sections 1.2, 4.1, 4.2 and 4.3 of the LSA Code, in section 5 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

1. Les normes et les essais visant les radeaux de sauvetage SOLAS sont celles relatives aux radeaux de sauvetage qui figurent dans les sections 1.2, 4.1, 4.2 et 4.3 du recueil LSA, dans la section 5 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

¹ C.R.C., c. 1487

¹ C.R.C., ch. 1487

2. The standards and tests for a reduced capacity life raft are those for a SOLAS life raft set out in sections 1.2, 4.1 (except paragraph 4.1.2.1), 4.2 (except paragraph 4.2.6.3.4) and 4.3 of the LSA Code, in section 5 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

3. The standards and tests for a coastal life raft are those set out in TP 14475.

Lifejackets

4. The standards and tests for a small vessel lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.7-M88, *Lifejackets, Inherently Buoyant Type*.

5. The standards and tests for a standard lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65-GP-14M, *Life Jackets, Inherently Buoyant, Standard Type*.

6. The standards and tests for a Class 1 or Class 2 lifejacket are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.7-2007, *Life Jackets*.

7. The standards and tests for a SOLAS lifejacket are those set out in sections 1.2 and 2.2 of the LSA Code, in section 2 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

Personal Flotation Devices

8. The standards and tests for a personal flotation device are those set out in

(a) Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.11-M88, *Personal Flotation Devices*; or

(b) Underwriters Laboratories, Inc. Standard UL 1180, *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

9. The standards and tests for a personal flotation device intended for use by children are those set out in Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-65.15-M88, *Personal Flotation Devices for Children*.

Lifebuoys and Self-Igniting Lights

10. A SOLAS lifebuoy has a nominal outside diameter of 800 mm, and the standards and tests for it are those set out in sections 1.2 and 2.1 of the LSA Code, in section 1 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

11. The standards and tests for a self-igniting light are those set out in

(a) section 1.2 and paragraph 2.1.2, without reference to “required by regulation III/7.1.3”, of the LSA Code;

(b) section 10 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70); and

(c) the Canadian modifications set out in TP 14475.

2. Les normes et les essais visant les radeaux de sauvetage à capacité réduite sont celles relatives aux radeaux de sauvetage SOLAS qui figurent dans les sections 1.2, 4.1 (à l’exception du paragraphe 4.1.2.1), 4.2 (à l’exception du paragraphe 4.2.6.3.4) et 4.3 du recueil LSA, dans la section 5 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l’OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

3. Les normes et les essais visant les radeaux de sauvetage côtiers sont celles qui figurent dans la TP 14475.

Gilets de sauvetage

4. Les normes et les essais visant les gilets de sauvetage des petits bâtiments sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.7-M88 de l’Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage à matériau insubmersible*.

5. Les normes et les essais visant les gilets de sauvetage normalisés sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65-GP-14M de l’Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage à matériau insubmersible, type normalisé*.

6. Les normes et les essais visant les gilets de sauvetage de classe 1 ou de classe 2 sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.7-2007 de l’Office des normes générales du Canada, intitulée *Gilets de sauvetage*.

7. Les normes et les essais visant les gilets de sauvetage SOLAS sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 2.2 du recueil LSA, dans la section 2 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l’OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

Vêtements de flottaison individuels

8. Les normes et les essais visant les vêtements de flottaison individuels sont celles qui figurent :

a) soit dans la norme CAN/CGSB-65.11-M88 de l’Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels*;

b) soit dans la norme UL 1180 des Underwriters Laboratories, Inc., intitulée *Fully Inflatable Recreational Personal Flotation Devices*, et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

9. Les normes et les essais visant les vêtements de flottaison individuels destinés aux enfants sont celles qui figurent dans la norme CAN/CGSB-65.15-M88 de l’Office des normes générales du Canada, intitulée *Vêtements de flottaison individuels pour les enfants*.

Bouées de sauvetage et appareils lumineux à allumage automatique

10. Les bouées de sauvetage SOLAS ont un diamètre extérieur nominal de 800 mm et les normes et les essais visant celles-ci figurent dans les sections 1.2 et 2.1 du recueil LSA, dans la section 1 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l’OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

11. Les normes et les essais visant les appareils lumineux à allumage automatique sont celles qui figurent dans les textes suivants :

a) la section 1.2 et le paragraphe 2.1.2 du recueil LSA, sauf la mention « prescrit à la règle III/7.1.3 »;

b) la section 10 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l’OMI;

c) les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

12. A small vessel lifebuoy has a nominal outside diameter of 610 mm, and the standards and tests for it are those set out in sections 1.2 and 2.1 (except paragraphs 2.1.1.1, 2.1.1.3, 2.1.1.4 and 2.1.1.7) of the LSA Code, in section 1 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

12. Les bouées de sauvetage pour petit bâtiment ont un diamètre extérieur nominal de 610 mm, et les normes et les essais visant celles-ci figurent dans les sections 1.2 et 2.1 (à l'exception des paragraphes 2.1.1.1, 2.1.1.3, 2.1.1.4 et 2.1.1.7) du recueil LSA, dans la section 1 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

Pyrotechnic Distress Signals

Signaux de détresse pyrotechniques

13. The standards and tests for a rocket parachute flare are those set out in sections 1.2 and 3.1 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

13. Les normes et les essais visant les fusées à parachute sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.1 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

14. The standards and tests for a hand flare are those set out in sections 1.2 and 3.2 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

14. Les normes et les essais visant les feux à main sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.2 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

15. The standards and tests for a buoyant smoke signal are those set out in sections 1.2 and 3.3 of the LSA Code, in section 4 of Part 1 of IMO Resolution MSC.81(70), and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

15. Les normes et les essais visant les signaux fumigènes flottants sont celles qui figurent dans les sections 1.2 et 3.3 du recueil LSA, dans la section 4 de la partie 1 de la résolution MSC.81(70) de l'OMI et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

16. The standards and tests for a hand smoke signal are those for a hand orange smoke distress signal that are set out in subpart 160.037 (except paragraphs 160.037-5 and 160.037-7) of Title 46, chapter 1 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, and in the Canadian modifications set out in TP 14475.

16. Les normes et les essais visant les signaux fumigènes à main sont celles qui figurent dans la sous-partie 160.037 (à l'exception des paragraphes 160.037-5 et 160.037-7), du titre 46, du chapitre 1 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et dans les modifications canadiennes qui figurent dans la TP 14475.

17. The standards and tests for a multi-star flare are those set out in TP 14475.

17. Les normes et les essais visant les fusées à étoiles multiples sont celles qui figurent dans la TP 14475.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Executive summary

Résumé

Issue: Each year, between 120 and 150 Canadians die as a result of boating accidents aboard small vessels. The *Small Vessel Regulations* (the Regulations) are the principal means by which the Government of Canada regulates the safety of these vessels. As a part of a regulatory reform under the new *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), which replaced the former *Canada Shipping Act* (CSA) in July 2007, the Regulations are being modernized to address a number of outstanding issues respecting the safety of small vessels.

Description: The Regulations have been updated in order to

- Better reflect the nature of the small vessel fleet in Canada.
- Ensure consistency with international standards respecting lifesaving appliances, vessel construction and compliance notices (otherwise known as Capacity or Conformity Labels).

Question : Chaque année, de 120 à 150 Canadiens perdent la vie dans des accidents nautiques survenus à bord de petits bâtiments. Le *Règlement sur les petits bâtiments* (le Règlement) est le principal instrument permettant au gouvernement du Canada de réglementer la sécurité de ces bâtiments. Dans le cadre de la réforme de la réglementation relevant de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), qui a remplacé l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) en juillet 2007, le Règlement est actuellement modernisé afin de tenir compte d'un certain nombre de problèmes non résolus rattachés à la sécurité des petits bâtiments.

Description : Le Règlement a été mis à jour aux fins suivantes :

- Mieux refléter la nature de la flotte des petits bâtiments au Canada.
- Assurer la conformité aux normes internationales sur les engins de sauvetage, la construction des bâtiments et les avis de conformité (aussi appelés étiquettes de capacité ou de conformité).

- Incorporate new requirements to enhance safety, especially operational requirements on small vessels that are not pleasure craft.
- Provide alternatives for the construction and stability of small vessels.

Cost-benefit statement: Compliance with the Regulations will reduce the number of small vessel accidents and incidents, resulting in fewer fatalities and injuries and reduced property damage to small vessels in Canada.

The quantifiable costs to manufacturers, owners and government are not excessive when compared to the benefits.

Business and consumer impacts: The Regulations will reduce the administrative burden for manufacturers and importers of small vessels by

- Transferring to them, from Transport Canada (TC), the responsibility for the production of compliance notices that certify that small vessels are constructed according to regulated standards.
- Harmonizing the construction requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels six metres and less in length.

Domestic and international coordination and cooperation:

The Regulations provide a number of alternatives (including references to United States and European standards) for the construction and stability of small vessels that were not previously permitted. The Regulations also specify processes for certification of small vessel construction that are consistent with the United States and Europe. Consequently, it will be easier to build and certify small vessels for both domestic and foreign sales.

Performance measurement and evaluation plan: Transport Canada uses a number of sources, such as the Canadian Coast Guard (CCG), Canadian Red Cross, Lifesaving Society and Transportation Safety Board (TSB) databases to assess the efficacy of prevention and enforcement activities related to small vessels. Since injuries and property damage are difficult to measure, TC has focused on fatalities as the key indicator of the success of its programs.

Annual information and trends are easily extracted from these databases, and regulatory programs focused in order to address the portion of the population most at risk.

Transport Canada vessel registration systems and inspection databases are also an important source of information. As these systems are further developed and more universally inclusive, they will provide higher quality information with which to target safety programs.

- Incorporer de nouvelles exigences pour améliorer la sécurité, notamment des exigences opérationnelles visant les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance.
- Offrir des solutions de rechange pour la construction et la stabilité des petits bâtiments.

Énoncé des coûts et avantages : La conformité au Règlement permettra de réduire le nombre d'accidents et d'incidents sur les petits bâtiments au Canada, ce qui réduira le nombre de décès et de blessures ainsi que les dommages matériels.

Lorsqu'on les compare aux avantages, les coûts quantifiables que devront assumer les fabricants, les propriétaires et le gouvernement ne sont pas excessifs.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Le Règlement réduira le fardeau administratif des fabricants et des importateurs de petits bâtiments comme suit :

- Il leur transfère la responsabilité, qui est conférée à Transports Canada (TC), de produire des avis de conformité qui attestent que les petits bâtiments sont construits selon les normes prévues par la réglementation.
- Il harmonise les exigences en matière de construction des embarcations de plaisance et des bâtiments autres que des embarcations de plaisance d'une longueur de six mètres et moins.

Coordination et collaboration à l'échelle nationale et internationale :

Le Règlement offre un certain nombre de solutions de rechange (y compris des renvois aux normes américaines et européennes) pour la construction et la stabilité des petits bâtiments qui n'étaient pas permises auparavant. Le Règlement précise également les processus de certification de la construction des petits bâtiments qui sont conformes aux pratiques appliquées aux États-Unis et en Europe. Par conséquent, il sera plus facile de construire et de certifier les petits bâtiments destinés à la vente au pays et à l'étranger.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : Transports Canada fait appel à un certain nombre de sources, comme les bases de données de la Garde côtière canadienne (GCC), de la Croix-Rouge canadienne, de la Société de sauvetage et du Bureau de la sécurité des transports (BST), pour évaluer l'efficacité des activités de prévention et d'application rattachées aux petits bâtiments. Comme l'ampleur des blessures et des dommages matériels est difficile à établir, TC s'est concentré sur le nombre de décès et en a fait son principal indicateur du succès de ses programmes.

Les tendances et les renseignements annuels sont facilement extraits de ces bases de données et les programmes de réglementation sont ciblés sur le groupe de population qui présente le risque le plus élevé.

Les systèmes d'immatriculation des bâtiments et les bases de données sur l'inspection de TC constituent également une importante source d'information. Au fur et à mesure que ces systèmes seront perfectionnés et qu'on y entrera des données plus universelles, ils offriront une information de plus grande qualité permettant d'encore mieux cibler les programmes de sécurité.

Issue

There is a significant cost associated with boating accidents, most of which are preventable. Each year, between 120 and 150 Canadians die as a result of accidents and incidents aboard pleasure craft and small non-pleasure vessels.

The Canadian Red Cross estimates the cost to our society of all water-related injuries (including non-boating related incidents) is approximately \$500 million per year. Analysis of its 2006 publication "Drownings and other water-related injuries in Canada — 10 Years of Research" (available at www.redcross.ca/article.asp?id=4601&tid=024) shows that of the 5 900 water-related deaths in Canada during the period 1991 to 2000, 1 865 (32 %) were directly attributable to small vessel incidents, not including 139 deaths resulting from commercial fishing. Occupational incidents other than commercial fishing accounted for 3 % of boating incidents.

Another study commissioned by the Canadian Safe Boating Council in 2003 estimated the indirect cost of lost productivity resulting from recreational boating fatalities to be \$30 million annually, with total societal costs likely as high as \$80 million or more due to boating-related drownings.

According to the Lifesaving Society of Canada Drowning Report for Ontario, the fatality rate for powerboating and canoeing dropped by 30 % in the 1990s, but for the years 2000 to 2004, it dropped only by 3 % over the previous five-year period. This levelling off of the fatality rate appears to be similar in other parts of Canada.

It is estimated that in Ontario, the rate of boating injury per 100 000 population is approximately 6.5 times the fatality rate, of which approximately 20 % require overnight hospitalization.

The *Small Vessel Regulations* are the primary regulatory mechanism by which TC manages the safety equipment and construction requirements for small vessels in Canada. The Regulations also provide the regulatory framework for the Pleasure Craft Licensing System and contain certain operational requirements for small vessel safety. Transport Canada regulates the construction and operational procedures on small vessels in order to reduce the likelihood of accidents and incidents and regulates the carriage of safety equipment and pleasure craft licensing to make incidents more survivable when they do occur. Operator competency and proficiency are also essential in preventing accidents and incidents, but these issues are managed through other regulations made under the CSA 2001.

With the coming into force of the CSA 2001, in July 2007, it became necessary to review and reform the Regulations to make them consistent with the new legislation, and to modernize the Regulations to address changes in the industry to better reflect the reality of the Canadian fleet of small vessels and to harmonize, where possible, with international standards.

These Regulations, made under the new CSA 2001, completely replace the Regulations made under the former CSA. The Regulations apply to pleasure craft and human-powered vessels of all

Question

Les accidents nautiques, dont la majorité est évitable, entraînent des coûts considérables. Chaque année, de 120 à 150 Canadiens perdent la vie dans des accidents et des incidents survenus à bord d'embarcations de plaisance et de petits bâtiments commerciaux.

La Croix-Rouge canadienne estime que le coût annuel, pour la société, de tous les traumatismes liés à l'eau (y compris les incidents non rattachés au nautisme) s'établit à environ 500 millions de dollars. L'analyse de la publication de la Croix-Rouge de 2006 intitulée « Les noyades et autres traumatismes liés à l'eau au Canada — 10 ans de recherche » (www.croixrouge.ca/article.asp?id=4602&tid=024) indique que sur les 5 900 décès survenus sur l'eau entre 1991 et 2000 au Canada, 1 865 (32 %) sont directement attribuables aux incidents à bord de petits bâtiments, sans compter les 139 décès attribuables à la pêche commerciale. Les incidents professionnels autres que ceux liés à la pêche commerciale représentent 3 % des incidents nautiques.

Une autre étude demandée par le Conseil canadien de la sécurité nautique en 2003 évalue que le coût indirect de la perte de productivité découlant des décès survenus dans le domaine de la navigation de plaisance est de 30 millions de dollars par année. Les coûts sociaux totaux des noyades sont susceptibles d'atteindre les 80 millions de dollars ou plus.

Selon le Rapport sur les noyades en Ontario de la Société de sauvetage du Canada, le taux de décès rattaché au motonautisme et au canotage a chuté de 30 % dans les années 1990, mais pour les années 2000 à 2004, il a chuté de seulement 3 % par rapport à la période de cinq ans précédente. Ce fléchissement du taux de décès semble être similaire dans les autres parties du Canada.

En Ontario, on estime que le taux de blessures dans le secteur nautique par 100 000 personnes est environ 6,5 fois plus élevé que le taux de décès. Environ 20 % de ces blessures nécessitent une hospitalisation d'une nuit.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* est le principal mécanisme de réglementation permettant à TC de gérer l'équipement de sécurité et les exigences de construction des petits bâtiments au Canada. Le Règlement établit également le cadre de réglementation du système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et contient certaines exigences opérationnelles liées à la sécurité des petits bâtiments. Transports Canada réglemente les procédures d'utilisation et de construction relatives aux petits bâtiments afin de réduire la probabilité d'accidents et d'incidents et réglemente l'équipement de sécurité qui doit se trouver à bord et les permis des embarcations de plaisance afin de réduire la gravité des incidents qui surviennent. En outre, la compétence des conducteurs est essentielle pour prévenir les accidents et les incidents, mais cet élément est géré en vertu d'autres règlements pris en vertu de la LMMC 2001.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la LMMC 2001, en juillet 2007, il est devenu nécessaire d'examiner et de réformer le Règlement afin de le rendre conforme à la nouvelle législation et de le moderniser en fonction des changements survenus dans l'industrie, de mieux refléter la réalité de la flotte canadienne des petits bâtiments et d'harmoniser le Règlement, si possible, avec les normes internationales.

Le Règlement, pris en vertu de la nouvelle LMMC 2001, remplacera intégralement le Règlement pris en vertu de l'ancienne LMMC. Il s'appliquera aux embarcations de plaisance et aux

sizes and small non-pleasure vessels of 15 gross tonnage or less that do not carry more than 12 passengers.

The Regulations do not apply to fishing vessels, survival craft, commercial river rafts or air cushion vehicles more than 4 500 kg all up weight.

Objectives

The objectives of the CSA 2001 that are advanced by the Regulations are to protect the health and well-being of individuals; to promote safety in marine transportation and recreational boating; and to encourage viable, effective and economical marine transportation, commerce and recreational boating.

Specifically, these objectives are achieved by making the Regulations consistent with the CSA 2001, by modifying carriage requirements for safety equipment to be more appropriate for the type of vessel and activity, by extending the small vessel compliance notice program to include manufacturers of small non-pleasure vessels, by improving the accuracy of licensing information to facilitate search and rescue efforts, and by reducing the compliance burden of requirements where it is possible to do so without compromising safety.

Description

The Regulations have been updated in order to better reflect the nature of the small vessel fleet in Canada and to ensure consistency with international standards respecting lifesaving appliances, vessel construction and compliance notices (otherwise known as Capacity or Conformity Labels).

Changes were necessary in order for the Regulations to be consistent with the provisions of the CSA 2001:

- To provide an alternative to the first inspection of new non-pleasure vessels that was a requirement under the former CSA but which does not appear in the CSA 2001. Instead, owners of small non-pleasure vessels (other than human-powered) are required to inform the Minister when entering the vessel into service, thus giving TC the information it needs in order to focus its inspection and monitoring resources on those vessels that are at the highest risk.
- To bring the provisions governing the Pleasure Craft Licensing System and enforcement into conformity with the CSA 2001. Many of these provisions are now found in the CSA 2001, and, therefore, they have been removed from the Regulations or modified in order to become consistent with the wording in the CSA 2001. The licensing provisions that remain in the Regulations also reflect the electronic licensing system administered by Service Canada on behalf of TC. The information in this database is used regularly by Rescue Coordination Centres to contact the owners of vessels in distress and by police for enforcement purposes.
- The Regulations also set out the circumstances in which the Minister may cancel a pleasure craft licence, such as when false or misleading information is supplied by the applicant or when the licence is issued in error.

bâtiments à propulsion humaine de toute taille, ainsi qu'aux petits bâtiments, autres que des embarcations de plaisance, d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers.

Le Règlement ne s'applique pas aux bâtiments de pêche ni aux embarcations de sauvetage et aux canots de secours, ni aux radeaux pneumatiques commerciaux utilisés pour la descente de rivières ou aux des véhicules à coussin d'air masse totale de plus de 4 500 kg.

Objectifs

Les objectifs de la LMMC 2001 qui sont mis de l'avant par le Règlement consisteront à protéger la santé et le mieux-être des personnes, à promouvoir la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance et à favoriser un transport maritime, des échanges commerciaux maritimes et des activités nautiques viables, efficaces et économiques.

Plus particulièrement, ces objectifs sont atteints de la façon suivante : harmoniser le Règlement avec la LMMC 2001; modifier les exigences en matière d'équipement de sécurité à bord afin de les adapter au type de bâtiment et à l'activité menée; élargir la portée du programme des avis de conformité pour les petits bâtiments afin d'inclure les fabricants de petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance; améliorer l'exactitude des renseignements relatifs aux permis afin de faciliter les initiatives de recherche et de sauvetage; réduire le fardeau de conformité rattaché aux exigences, lorsqu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité.

Description

Le Règlement a été mis à jour afin de mieux refléter la nature de la flotte des petits bâtiments au Canada et d'assurer la conformité aux normes internationales relatives aux engins de sauvetage, à la construction des bâtiments et aux avis de conformité (aussi appelés étiquettes de capacité ou de conformité).

Les changements étaient nécessaires pour harmoniser le Règlement avec les dispositions de la LMMC 2001.

- Prévoir une option de rechange à la première inspection des nouveaux bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Cette première inspection était une exigence de l'ancienne LMMC, mais elle ne figure pas dans la LMMC 2001. Les propriétaires d'un petit bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, qui n'est pas à propulsion humaine sont tenus d'informer le ministre lorsqu'ils mettent l'embarcation en service, ce qui fournit à TC l'information dont il a besoin pour affecter ses ressources d'inspection et de suivi aux bâtiments qui présentent le risque le plus élevé.
- Rendre les dispositions relatives au Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et à l'application conformes à la LMMC 2001. Un grand nombre de ces dispositions se trouvent maintenant dans la LMMC 2001. Ainsi, elles ont été retirées du Règlement ou modifiées afin d'être conformes à la formulation de la LMMC 2001. Les dispositions sur les permis qui demeurent dans le Règlement reflètent également le système électronique des permis administré par Service Canada pour le compte de TC. Les renseignements contenus dans cette base de données sont régulièrement utilisés par les centres de coordination du sauvetage pour communiquer avec les propriétaires de bâtiment en détresse, et par la police à des fins d'application de la réglementation.
- Le Règlement établit également les conditions dans lesquelles le ministre peut annuler un permis d'embarcations de

New requirements incorporated in the Regulations in order to enhance safety include

- Protection of passengers and participants in guided excursions from hypothermia and cold shock.
- Upgrades to first aid kits and other safety equipment on non-pleasure vessels.
- Identification of critical safety requirements (e.g. the proper maintenance of underwater penetrations of the hull, ignition protection of electric components, and maintenance of gasoline fuel systems to prevent fire and explosion) that set an absolute minimum safety standard for the maintenance of small vessels that were not captured by a construction standard at the time of construction.
- Operational requirements for vessels that engage in towing (except when towing another vessel in order to respond to a distress or other emergency).
- Requirements to ensure crew are proficient in the use of the vessel's lifesaving and firefighting equipment at all times.
- Reporting the number of passengers on board a passenger-carrying vessel to a person on shore who is responsible for alerting search and rescue authorities in case of emergency.
- Relaxation of the prohibition of the carriage of liquefied petroleum gas (propane) on board a vessel carrying passengers.

The Regulations also incorporate amended provisions to control the noise produced by high-performance vessels when operating close to shore. The "silent choice" option for quickly engaging or disengaging a muffler by-pass is no longer an option. Instead, operators of these vessels will have to visibly disconnect a muffler by-pass (instead of simply flipping a switch when operating within five nautical miles of the shore).

The Regulations incorporate a fundamental shift in the manner in which TC will manage the builders' and importers' compliance notice program. Requirements for compliance notices and hull serial numbers (currently applicable only to pleasure craft) will be extended to non-pleasure vessels one year after the coming into force of the Regulations. Currently, compliance notices are issued by TC on application by the builder or importer. Under the Regulations, printing and attaching compliance notices to vessels (and for ensuring their accuracy) becomes the responsibility of the builder or importer. This will ensure that all new vessels are certified by their builders or importers as meeting the construction requirements.

The Regulations include some of the construction requirements previously found in the 2004 edition of the TC publication *Construction Standards for Small Vessels* (TP 1332) which is incorporated by reference in the Regulations. This publication contains the technical detail necessary for the construction requirements set out in Part 7 of the Regulations and has been re-written in

plaisance, en particulier lorsque des renseignements faux ou trompeurs sont fournis par le demandeur ou lorsque le permis a été délivré par erreur.

Voici les nouvelles exigences qui ont été incorporées au Règlement pour rehausser la sécurité :

- Protection des passagers et des participants effectuant une excursion guidée contre les effets de l'hypothermie et du choc dû au froid.
- Modernisation des trousse de premiers soins et d'autres équipements de sécurité sur les bâtiments autres que des embarcations de plaisance.
- Détermination d'exigences essentielles en matière de sécurité (par exemple, obturation parfaite des ouvertures sous le niveau de l'eau, protection des composantes électriques contre l'inflammabilité et entretien du système d'alimentation en carburant pour prévenir les incendies et les explosions) qui établissent une norme de sécurité minimale absolue pour l'entretien des petits bâtiments qui n'étaient pas visés par une norme de construction au moment de leur fabrication.
- Exigences opérationnelles pour les bâtiments effectuant du remorquage (sauf s'ils remorquent un autre bâtiment dans une situation de détresse ou dans toute autre situation d'urgence).
- Exigences visant à s'assurer que l'équipage sait utiliser correctement, en tout temps, les engins de sauvetage et de lutte contre les incendies du bâtiment.
- Communication du nombre de passagers se trouvant à bord d'un bâtiment à passagers à une personne située à terre qui est responsable d'alerter les autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.
- Assouplissement de l'interdiction de transporter du gaz de pétrole liquéfié (propane) à bord des bâtiments qui transportent des passagers.

Le Règlement inclut des dispositions modifiées visant à contrôler le bruit émis par les bâtiments de haute performance en fonctionnement lorsqu'ils sont près du littoral. Le « choix silencieux » d'engager rapidement ou de désengager un dispositif de dérivation n'est plus une option. Les utilisateurs de ces bâtiments devront plutôt visiblement déconnecter tout dispositif dérivation, au lieu de simplement fermer un interrupteur, lors du fonctionnement dans les cinq milles marins du littoral.

Le Règlement intègre un changement fondamental de la façon dont TC gèrera le programme des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs. Les exigences relatives aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque (applicables seulement aux embarcations de plaisance pour le moment) visent désormais les bâtiments autres que des embarcations de plaisance un an après l'entrée en vigueur du Règlement. Actuellement, les avis de conformité sont délivrés par TC à la demande du fabricant ou de l'importateur. En vertu du Règlement, l'impression et la mise en place des avis de conformité sur les bâtiments (et la vérification de l'exactitude de ces avis) incombent au fabricant ou à l'importateur. De cette façon, tous les nouveaux bâtiments seront certifiés conformes aux exigences de construction par leur fabricant.

Le Règlement contient certaines des exigences de construction qui se trouvaient auparavant dans l'édition de 2004 de la publication de TC intitulée *Normes de construction des petits bâtiments* (TP 1332) qui est incorporée par renvoi dans le Règlement. Cette publication contient les détails techniques nécessaires pour les exigences de construction figurant dans la partie 7 du Règlement,

order to clarify those technical details. In addition, a number of substantive changes have been incorporated into the construction requirements that serve to relax, rather than tighten, the construction requirements.

Amendments to the previous Regulations in 2005 made it mandatory for the first time for small non-pleasure vessels to comply with TP 1332. Existing vessels were to meet the requirements of the 2004 edition of the construction standards as far as it was “reasonable and practicable” to do so. The Regulations now specify that the construction of a vessel built prior to 2005 must provide a level of safety at least equivalent to that provided by the construction standards unless the required modifications would not provide a significant increase in safety. The Regulations provide new options for vessels that fail to meet the required standards. The Regulations also clarify the application of stability standards to the construction of various types of vessel and provide alternative standards for demonstrating stability in the case of unusual vessels or situations.

The 2009 edition of TP 1332 has been published and is now available from the TC Web site.

Regulatory and non-regulatory options considered

The CSA 2001 is fundamentally different from the former CSA, in that it does not contain a large number of specific rules of conduct. Therefore, the Regulations required amendments to maintain consistency with the new Act. Otherwise, numerous provisions in the previous Regulations would have ceased to be effective. The previous *Small Vessel Regulations* were identified early as a high priority for reform due to their direct relevance to the safety of small vessels — the largest grouping of vessels in Canada.

In scoping the extent of the regulatory project, it was determined that a large number of changes to the Regulations were necessary. Though the pleasure craft portions of the Regulations had been reformed in 1999, the construction requirements and non-pleasure vessel safety equipment requirements were outdated and required fundamental reform, as simple policy changes would not be adequate.

The early stages of consultation with stakeholders focused on the format of the Regulations and the fundamental principles to be observed in the Regulations, rather than providing a finished product for comment. Consequently, the format of the Regulations is significantly different from the previous Regulations. For example, many of the safety equipment requirements are in tabular format, not in the form of lists for vessels of certain sizes, in order to facilitate the enforcement of the Regulations with the ticketing regime under the *Contraventions Act*.

Alternate approaches to the regulation of small vessels were considered but abandoned in response to stakeholder concerns. Initially, the regulatory proposal included two separate sets of regulations, one for pleasure craft and one for non-pleasure vessels (excluding fishing vessels). However, stakeholders were virtually universal in their insistence that “a boat is a boat is a boat,” meaning that small vessels are fundamentally the same whatever their use. Since pleasure craft are defined in the CSA 2001 by

et a été ré-écrit afin de clarifier ces détails techniques. En outre, un certain nombre de changements de fond ont été incorporés dans les exigences de construction afin d’assouplir plutôt que de resserrer, les exigences de construction.

Les modifications apportées à la version antérieure du Règlement en 2005 rendaient obligatoire, pour la première fois, la conformité des petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance aux exigences de la publication TP 1332. Les bâtiments existants déjà construits ou utilisés au moment de l’entrée en vigueur de ces modifications devaient satisfaire aux exigences de l’édition 2004 des normes de construction dans la mesure où cela était « raisonnable et possible ». Le Règlement précise à présent que la construction d’un bâtiment fabriqué avant 2005 doit fournir un niveau de sécurité au moins équivalent à celui prévu par les normes de construction, à moins que les modifications nécessaires n’entraînent pas une augmentation substantielle du niveau de sécurité du bâtiment. Le Règlement précise davantage l’application des normes sur la stabilité dans la construction de divers types de bâtiments et offre des normes de rechange pour ce qui est de montrer la stabilité des bâtiments « inhabituels » ou dans des situations peu communes.

L’édition de 2009 de la publication TP 1332 a été publiée. Elle est accessible par l’entremise du site Web de TC.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

La LMMC 2001 est fondamentalement différente de l’ancienne LMMC, parce qu’elle ne contient pas un grand nombre de règles de conduite précises. Aussi fallait-il apporter des modifications à la version précédente du Règlement pour garantir la conformité à la nouvelle loi, sinon de nombreuses dispositions de l’ancienne version auraient cessé de s’appliquer. On a établi très tôt la grande priorité de réformer l’ancien *Règlement sur les petits bâtiments* en raison de son incidence directe sur la sécurité des petits bâtiments — le groupe de bâtiments les plus nombreux au Canada.

En déterminant la portée du projet de réglementation, on a décidé qu’il fallait apporter un grand nombre de changements au règlement précédent. Bien que la partie sur les embarcations de plaisance ait été réformée en 1999, les exigences en matière de construction et d’équipement de sécurité des bâtiments autres que des embarcations de plaisance étaient désuètes et nécessitaient une refonte fondamentale, car de simples changements stratégiques étaient insuffisants.

Les premières étapes de la consultation des intervenants étaient axées sur le format du Règlement et sur les principes fondamentaux à observer dans le Règlement, plutôt que sur le produit fini pour commentaires. Par conséquent, le format du Règlement diffère considérablement de celui du règlement précédent. Par exemple, de nombreuses exigences en matière d’équipement de sécurité sont présentées dans des tableaux plutôt que sous la forme de listes concernant des bâtiments de certaines tailles, ce qui facilite l’application du Règlement par la délivrance de procès-verbaux prévus par la *Loi sur les contraventions*.

On a examiné des approches de rechange à la réglementation sur les petits bâtiments, mais on les a abandonnées pour tenir compte des préoccupations des intervenants. Initialement, le Règlement proposé comprenait deux séries distinctes de dispositions, soit une pour les embarcations de plaisance et une pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance (y compris les bateaux de pêche). Toutefois, les intervenants ont été presque unanimes pour dire qu’« un bateau demeure un bateau », ce qui

their use and not by any physical characteristic of the vessel, it is impossible to establish if a vessel is a pleasure craft until after it has been built and is in operation. This makes it almost impossible to enforce the construction requirements at the manufacturing stage unless the requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels are written as a cohesive whole. Enforcement of the Regulations would be especially difficult if the requirements were placed in separate regulations and had the tendency to drift apart over time. Therefore, in 2005, it was decided that pleasure craft and non-pleasure vessels requirements would be combined in a single regulation.

During the consultation period, a number of issues were discussed with stakeholders. Initial proposals included numerous prescriptive requirements that were not acceptable to industry. Numerous meetings occurred with stakeholders during which proposals were modified or, in some cases, completely removed.

Since consultations began in 2002, TC has continually modified its proposals in response to stakeholder input in a similar manner. The remaining amendments are those that have been modified in accordance with the consultations, or those for which alternatives were considered and found unacceptable.

Benefits and costs

Cost-benefit statement

A. Quantified Monetary Impacts	Total value
Benefits	
Owners and Operators	
• Repeal of requirement to obtain compliance notices from TC.	\$3,000 K
• Recovery of stolen vessels due to universal application of hull serial numbers.	\$6,000 K
• Relaxation of requirements for pleasure craft between 8 and 9 m.	\$1,500 K
Total five-year Benefit	\$10,500 K
Costs	
Manufacturers and Importers	
• Compliance notices for non-pleasure vessels.	\$70 K per yr
• Hull Serial Numbers.	\$10 K per yr
Government	
• Loss of revenue for compliance notices issued by Minister.	\$200 K per yr
Five-year cost to government and manufacturers / importers	\$1,360 K
Owners and Operators	
• New safety equipment requirements and hypothermia protection for non-pleasure vessels.	\$8,500 K
Total five-year Cost	\$9,860 K
Net five-year Benefit	\$640 K

signifie que les petits bâtiments sont fondamentalement tous pareils, quelle que soit leur utilisation. Comme les embarcations de plaisance sont définies selon leur utilisation dans la LMMC 2001, et non par les caractéristiques physiques de l'embarcation, il est impossible d'établir si un bâtiment est une embarcation de plaisance avant qu'il soit construit et utilisé. Cela rend presque impossible l'application des exigences de construction à l'étape de la construction, sauf si les exigences liées aux embarcations de plaisance et aux autres bâtiments sont rédigées dans un texte d'ensemble cohérent. L'application du Règlement serait particulièrement difficile si les exigences étaient indiquées dans des dispositions distinctes ayant tendance à se différencier au fil du temps. Par conséquent, en 2005, on a décidé de regrouper les exigences sur les embarcations de plaisance et sur les autres bâtiments dans un seul règlement.

Au cours de la période de consultation, on a abordé un certain nombre de problèmes avec les intervenants. Les propositions initiales comprenaient de nombreuses exigences prescriptives qui n'étaient pas acceptables aux yeux de l'industrie. Un grand nombre de réunions ont été tenues avec les intervenants, au cours desquelles les propositions ont été modifiées ou, dans certains cas, complètement retirées.

De même, depuis le début des consultations en 2002, TC a constamment modifié ses propositions pour tenir compte des idées des intervenants. Les modifications retenues sont celles qui ont été modifiées en fonction des consultations ou celles dont les solutions de rechange examinées ont été jugées inacceptables.

Avantages et coûts

Énoncé des coûts et avantages

A. Effets financiers quantifiés en dollars	Valeur totale
Avantages	
Propriétaires et utilisateurs	
• Abrogation de l'exigence d'obtenir des avis de conformité auprès de TC.	3 000 000 \$
• Récupération de bâtiments volés en raison de l'application universelle des numéros de série de la coque.	6 000 000 \$
• Assouplissement des exigences relatives aux embarcations de plaisance de 8 à 9 m.	1 500 000 \$
Avantage total sur cinq ans	10 500 000 \$
Coûts	
Fabricants et importateurs	
• Avis de conformité pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance.	70 000 \$ par an
• Numéros de série de la coque.	10 000 \$ par an
Gouvernement	
• Perte de revenu liée à la délivrance des avis de conformité par le ministre.	200 000 \$ par an
Coût pour le gouvernement et les fabricants/importateurs, sur cinq ans	1 360 000 \$
Propriétaires et utilisateurs	
• Nouvelles exigences en matière d'équipement de sécurité et de protection contre les effets de l'hypothermie pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance.	8 500 000 \$
Coût total sur cinq ans	9 860 000 \$
Avantage net sur cinq ans en dollars	640 000 \$

B. Quantified Non-Monetary Impacts		B. Effets non financiers quantifiés	
Positive Impacts		Effets positifs	
<ul style="list-style-type: none"> Reduction of fatalities and injuries / property damage as a result of new requirements. (5 to 10 lives saved annually as a result of compliance with new requirements.) 		<ul style="list-style-type: none"> Réduction des décès et des blessures/dommages matériels en raison de la conformité aux nouvelles exigences (5 à 10 vies sauvées chaque année). 	
Manufacturers and Importers		Fabricants et importateurs	
<ul style="list-style-type: none"> Reduced administrative burden and elimination of delays in obtaining compliance notices affects approximately 41 000 vessels annually. Harmonization of construction requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels not more than 6 m (affects 86.2% of small vessels — 35 000 vessels). 		<ul style="list-style-type: none"> Réduction du fardeau administratif et élimination des retards au niveau de l'obtention des avis de conformité qui visent environ 41 000 bâtiments chaque année. Harmonisation des exigences de construction pour les embarcations de plaisance et autres que de plaisance d'une longueur inférieure à 6 m (cela vise 86,2 % des petits bâtiments — 35 000 bâtiments). 	
Owners		Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Relaxation of prohibition on the carriage of propane (affects up to 50 000 guide outfitters). 		<ul style="list-style-type: none"> Assouplissement de l'interdiction de transport de gaz de pétrole liquéfié (vise jusqu'à 50 000 guides/pourvoyeurs). 	
Negative Impacts		Effets négatifs	
Owners		Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Requirements to report number of persons on board, familiarity with lifesaving appliances and fire fighting equipment and for protection from hypothermia will take time to incorporate into daily operations. 		<ul style="list-style-type: none"> Il faudra un certain temps pour incorporer aux activités quotidiennes l'obligation de communiquer le nombre de personnes à bord, et se familiariser avec l'utilisation des engins de sauvetage, du matériel de lutte contre les incendies et de protection contre les effets de l'hypothermie. 	
C. Qualitative Impacts		C. Effets qualitatifs	
Manufacturers and Importers		Fabricants et importateurs	
<ul style="list-style-type: none"> Increased flexibility to engage in cross-border sales. Increased ability to target non-pleasure vessel market. 		<ul style="list-style-type: none"> Souplesse accrue pour effectuer des ventes transfrontalières. Capacité accrue de cibler le marché des bâtiments autres que des embarcations de plaisance. 	
Owners		Propriétaires	
<ul style="list-style-type: none"> Increased certainty regarding compliance of vessel with construction requirements. Improved stability of non-pleasure vessels. Increased survivability of accidents and incidents. 		<ul style="list-style-type: none"> Certitude accrue de la conformité du bâtiment aux exigences de construction. Stabilité améliorée des bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Taux de survie accrue en cas d'accidents et d'incidents. 	
Government		Gouvernement	
<ul style="list-style-type: none"> Improved enforceability of construction requirements. More efficient use of search and rescue resources. Greater harmonization of requirements with European and United States standards. 		<ul style="list-style-type: none"> Applicabilité améliorée des exigences en matière de construction. Utilisation plus efficace des ressources de recherche et de sauvetage. Plus grande harmonisation des exigences avec les normes européennes et américaines. 	
Police		Police	
<ul style="list-style-type: none"> Improved enforceability of equipment carriage requirements. 		<ul style="list-style-type: none"> Applicabilité améliorée des exigences en matière de transport d'équipement. 	

The majority of new provisions in the new Regulations are related to alterations in operational practices (i.e. requirements for reporting numbers of passengers to a person on shore), clarification of certain provisions, or re-wording of existing requirements. Consequently, the financial impact on the Government and industry will be limited.

The benefits to be realized from the Regulations are expected to be a reduction in the likelihood of marine accidents and an increase of the survivability of the accidents that do occur. The accident reduction benefit depends on the proportion of accidents that can be prevented by the Regulations. Although the Regulations are entirely new, the benefits and costs were estimated based on the difference between requirements set out in these Regulations and the previous Regulations. The requirement was then

La majorité des nouvelles dispositions du nouveau règlement sont des changements apportés aux pratiques opérationnelles (c'est-à-dire des exigences en matière de communication du nombre des passagers à une personne à terre), des précisions apportées à certaines dispositions ainsi qu'une reformulation d'exigences existantes. Par conséquent, l'incidence financière de ces dispositions sur le gouvernement et l'industrie sera limitée.

Les avantages à tirer du nouveau règlement devraient être une réduction de la probabilité des accidents maritimes et une augmentation du nombre de survivants aux accidents. L'avantage rattaché à la réduction des accidents est fonction du nombre d'accidents que le Règlement permettra d'éviter. Bien que le Règlement soit entièrement nouveau, on a estimé les avantages et les coûts en tenant compte de la différence entre les exigences du nouveau règlement et de l'ancien règlement. On a par la suite

evaluated to determine how many vessels or what sector of the industry would be affected.

In valuing the benefits, it was concluded that 25% to 50% of fatalities on non-pleasure vessels could have been prevented by compliance with the new Regulations. The main features of the Regulations with respect to pleasure craft are to modernize the Pleasure Craft Licensing System and to facilitate universal compliance with requirements for construction and compliance notices. This will have a small but statistically noticeable impact on pleasure craft fatalities. It is expected that the total will be five to ten lives saved annually. No reliable data is available with respect to total numbers of injuries or property damage resulting from small vessel incidents.

Additional benefits (cost reductions) are to be realized from the reduction or relaxation of regulatory requirements, especially for non-pleasure vessels. It is difficult to estimate the reductions in cost associated with these changes, but they will certainly offset some of the increased costs resulting from other regulatory changes.

In order to estimate costs to stakeholders, it is necessary to estimate the percent of the fleet that is represented by various length categories. The Small Vessel Register provides some information as to the number of vessels of various sizes, but it is unreliable because large numbers of existing non-pleasure vessels continue to be licensed under the pleasure craft licensing system and have not yet migrated to the new Small Vessel Register.

Currently, the best estimates are that there are 50 000 small non-pleasure vessels in Canada, but this estimate does not include an additional estimate of 50 000 guide/outfitters with small power-driven vessels. Therefore, the number of small power-driven non-pleasure vessels in Canada may be as high as 100 000. To estimate the relative abundance of vessels in different length categories, TC uses the Boat Identification and Safety System (BIASS) database, which holds the records of every model of manufactured vessel that has been issued compliance notices. These compliance notices are normally issued to pleasure craft, so the total number is much higher than the estimated number of non-pleasure vessels in Canada. In addition, the BIASS system only identifies models issued compliance notices, not total number of vessels. However, it is the best estimate available of the distribution of size categories in the existing fleet. Since 2001, the BIASS system shows the following numbers of models in the following length categories. This allows the calculation of the estimated number of vessels in the existing fleet.

déterminé combien de bâtiments seraient visés ou quel secteur de l'industrie serait touché.

En établissant la valeur des avantages, on a conclu qu'entre 25 % et 50 % des décès pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance auraient pu être prévenus par la conformité au nouveau règlement. Les principales caractéristiques du Règlement sur le plan des embarcations de plaisance sont de moderniser le Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et de faciliter la conformité universelle aux exigences en matière de construction et d'avis de conformité. Cela aura une incidence minime sur les décès liés aux embarcations de plaisance, mais cette incidence sera tout de même significative sur le plan statistique. On prévoit qu'entre cinq et dix vies seront sauvées au total, chaque année. Il n'existe aucune donnée fiable sur le nombre total des blessures ou des dommages matériels attribuables aux incidents survenus sur les petits bâtiments.

On tirera des avantages additionnels (réductions de coûts) de la réduction ou de l'assouplissement des exigences réglementaires, particulièrement en ce qui concerne les bâtiments autres que des embarcations de plaisance. Il est difficile d'estimer les réductions de coûts associées à ces changements, mais elles compenseront certainement certains des coûts accrus découlant des autres changements à la réglementation.

Afin d'estimer les coûts qu'assumeront les intervenants, il est nécessaire d'estimer le pourcentage de la flotte représenté par les diverses catégories de longueur. Le Registre des petits bâtiments donne des indications sur le nombre des bâtiments de diverses tailles, mais il n'est pas fiable, parce que les permis d'un grand nombre de bâtiments autres que des embarcations de plaisance continuent d'être délivrés en vertu du Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance et que ces bâtiments n'ont pas encore été transférés au nouveau Registre des petits bâtiments.

Actuellement, les meilleures estimations indiquent qu'il y a 50 000 petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance au Canada, mais ces estimations ne comprennent pas une estimation additionnelle de 50 000 guides/pourvoires possédant de petits bâtiments à moteur. Par conséquent, le nombre de petits bâtiments à propulsion mécanique autres que de plaisance au Canada pourrait être aussi élevé que 100 000. Afin d'évaluer le nombre respectif des bâtiments de catégories de longueur différentes, TC utilise la base de données du Système d'identification et de sécurité des embarcations (SISE), qui renferme les enregistrements de chaque modèle de bâtiment construit pour lequel on a délivré des avis de conformité. Comme ces avis sont normalement délivrés pour des embarcations de plaisance, le nombre total est beaucoup plus élevé que le nombre estimé des bâtiments autres que de plaisance au Canada. En outre, le SISE n'indique que les modèles pour lesquels on a délivré des avis de conformité, et non le nombre total des bâtiments. Cependant, il s'agit de la meilleure estimation qu'on ait de la distribution des catégories de taille au sein de la flotte actuelle. Depuis 2001, le SISE indique les nombres ci-après pour les modèles dans les catégories de longueur suivantes. Cela permet de calculer le nombre approximatif de bâtiments qui constituent la flotte actuelle.

Table 1

Length	Number of vessels in BIASS	% of total number of vessels in BIASS	Estimated total number of non-pleasure vessels in the existing non-recreational fleet
≤ 6 m	220 968	86.2%	82 800
> 6 m, ≤ 8 m	26 748	10.4%	10 400
> 8 m, ≤ 9 m	3 811	1.5%	3 000
> 9 m, ≤ 12 m	3 280	1.3%	2 600
> 12 m	1 590	0.6%	1 200
Total for all lengths	256 397	100%	100 000

Safety equipment requirements for non-pleasure vessels

The new requirements, which will result in direct costs to owners of small vessels, are

- Increased requirements for first aid kits for all non-pleasure vessels (approximately \$20 per vessel).
- Increased requirements for portable fire extinguishers on non-pleasure vessels between 6 and 8 m in length, representing approximately 10.4% of non-pleasure vessels (approximately \$75 per vessel).
- Manual bilge pumps instead of bailers are required on non-pleasure vessels more than 9 m in length, since a bailer is not likely to be useful on any vessel over 9 m. The cost of a simple, hand-held manual bilge pump suitable for an open vessel is less than \$50, while a high-output hand-operated fixed bilge pump suitable for a decked vessel and the associated plumbing and installation would be closer to \$200. Since many non-pleasure vessels in this size range already comply with this requirement, it is likely that less than 2% of the fleet (2 000) would be required to purchase new equipment.
- Re-boarding devices are now required on vessels less than 6 m in length in which a person must climb more than 0.5 m in order to re-board the vessel from the water. A re-boarding device may be improvised from a short piece of rope or may be built into a vessel's structure. The cost of a pre-made boarding ladder suitable for a small vessel starts at approximately \$30. It is not clear how many vessels will be affected by this requirement, because it is unknown how many vessels less than 6 m in length have such high sides. But the alternative is to permit small vessels to operate without any mechanism for bringing back on board a person who has fallen overboard into cold water, an often fatal circumstance.

Costs to non-pleasure vessels will be variable, since many already comply with these requirements and owners have three years after the coming into force of the Regulations to comply with the new requirements for first-aid kits and six years after the date of manufacture for fire extinguishers. Most costs will be

Tableau 1

Longueur	Nombre de bâtiments dans le SISE	% du nombre total des bâtiments dans le SISE	Nombre total estimatif des bâtiments autres que des embarcations de plaisance dans la flotte autre que de plaisance actuelle
≤ 6 m	220 968	86,2 %	82 800
> 6 m, ≤ 8 m	26 748	10,4 %	10 400
> 8 m, ≤ 9 m	3 811	1,5 %	3 000
> 9 m, ≤ 12 m	3 280	1,3 %	2 600
> 12 m	1 590	0,6 %	1 200
Total pour toutes les longueurs	256 397	100 %	100 000

Exigences en matière d'équipement de sécurité pour les bâtiments autres que les embarcations de plaisance

Voici les nouvelles exigences qui entraîneront des coûts directs pour les propriétaires de ces bâtiments :

- Exigences plus rigoureuses rattachées aux trousse de premiers soins à bord de tous les bâtiments autres que des embarcations de plaisance (environ 20 \$ par bâtiment).
- Exigences plus rigoureuses rattachées aux extincteurs portatifs à bord des embarcations de 6 à 8 m, ce qui représente environ 10,4 % des bâtiments autres que des embarcations de plaisance (environ 75 \$ par bâtiment).
- Des pompes de cale manuelles, plutôt que des écopés, sont requises sur les embarcations d'une longueur supérieure à 9 m, car une écope n'est probablement guère utile sur un bâtiment de cette longueur. Le coût d'une pompe de cale portative simple pour un bâtiment non ponté est inférieur à 50 \$, alors qu'une pompe de cale fixe manuelle à rendement élevé pour un bâtiment ponté coûte environ 200 \$ (tuyauterie et installation comprises). Comme un grand nombre des bâtiments autres que de plaisance de cette taille sont déjà conformes à cette exigence, il est probable que moins de 2 % des utilisateurs de la flotte (2 000 bâtiments) devraient acheter un nouvel équipement.
- Des dispositifs de remontée à bord sont maintenant requis sur les bâtiments de moins de 6 m si une personne tombée à l'eau doit grimper plus de 0,5 m pour remonter à bord. Il est possible d'improviser un dispositif de remontée à bord en utilisant un petit bout de corde ou bien le dispositif peut être intégré à la structure. Le prix de départ d'une échelle de remontée toute faite pour un petit bâtiment est d'environ 30 \$. On ne peut pas préciser le nombre de bâtiments qui seront visés par cette exigence, car on ne connaît pas le nombre de bâtiments de moins de 6 m qui possèdent des côtés de cette hauteur. Toutefois, la solution de rechange aurait consisté à permettre aux petits bâtiments de naviguer sans mécanisme de remontée d'une personne tombée dans des eaux très froides, ce qui peut souvent entraîner un décès.

Les coûts rattachés aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance varieront, car un grand nombre d'entre eux sont déjà conformes à ces exigences. Les propriétaires disposent de trois ans après l'entrée en vigueur du Règlement pour se conformer aux nouvelles exigences en matière de trousse de premiers soins,

one-time costs, though increased requirements for certain types of equipment may result in repeat costs when equipment needs replacement.

First-aid kits and fire extinguishers must be replaced or maintained in accordance with the manufacturer’s instructions or recommendations, and consequently these costs should be amortized over a number of years. It is difficult to estimate the frequency of maintenance or replacement costs because this equipment deteriorates at very different rates in different environments. For instance, in salt water, a fire extinguisher may need replacement every five years if it is not well protected. For a vessel in this situation, the new requirements will pose no additional cost initially except for the additional cost due to the larger size required.

New operational requirements include the requirement for owners and operators of passenger-carrying vessels and persons responsible for guided excursions on human-powered vessels to make provision for the protection of passengers and participants from cold shock and hypothermia in case of accidental capsizing or swamping when the water temperature is less than 15°C. Most enterprises engaged in human-powered guided excursions already have operational procedures in place to provide this level of protection; however, this is not true of a significant number of passenger-carrying vessels that currently are without life rafts due to their size or area of operation. These vessels will be required either to purchase additional hypothermia protective equipment or to establish operational procedures to achieve protection. Should owners wish to meet this requirement with the purchase of specialized equipment such as thermal protective lifejackets or suits, the cost may be \$200 to \$300 per passenger. However, if the owner establishes procedures based on industry best practices, such as the wearing of existing personal flotation devices, the cost could be minimal. Owners and operators are free to decide what mechanism of protection they will provide, so long as it provides a reasonable level of protection for participants or persons on board. It is TC’s intention to work with the various segments of the industry to establish guidelines for providing this protection at minimum cost.

If 50% of all non-pleasure vessels are passenger vessels, then the estimated direct costs of new safety equipment for non-pleasure vessels would be as follows:

et de six ans à partir de la date de fabrication des extincteurs pour se conformer aux nouvelles exigences en matière d’extincteur. La majorité des coûts seront uniques, même si les exigences plus rigoureuses liées à certains types d’équipement peuvent entraîner des coûts récurrents lorsque l’équipement doit être remplacé.

Les trousse de premiers soins et les extincteurs doivent être remplacés ou entretenus conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant, et les coûts doivent donc être amortis sur un certain nombre d’années. Il est difficile d’estimer la fréquence des coûts d’entretien ou de remplacement, car cet équipement se détériore à des rythmes très différents, selon l’environnement. Par exemple, en eau salée, un extincteur peut devoir être remplacé tous les cinq ans s’il n’est pas bien protégé. Pour un bâtiment dans cette situation, la nouvelle exigence ne représentera initialement aucun coût additionnel, à l’exception du coût additionnel attribuable à des tailles accrues.

Les nouvelles exigences opérationnelles comprennent l’exigence, pour les propriétaires et les utilisateurs de bâtiments à passagers et pour les personnes responsables d’excursions guidées sur un bâtiment à propulsion humaine, d’assurer la protection des passagers et des participants contre le choc dû au froid et les effets de l’hypothermie en cas de chavirage ou de submersion accidentels, lorsque la température de l’eau est inférieure à 15 °C. La majorité des entreprises qui effectuent des excursions guidées à propulsion humaine disposent déjà de procédures opérationnelles pour offrir ce degré de protection; toutefois, cela n’est pas le cas pour un nombre considérable de bâtiments transportant des passagers et qui ne sont pas munis de radeaux de sauvetage en raison de leur taille ou de la zone d’utilisation. Pour ces bâtiments, les propriétaires devront soit acheter de l’équipement supplémentaire de protection contre les effets de l’hypothermie, soit établir des procédures opérationnelles pour offrir la protection. Si les propriétaires souhaitent satisfaire à cette exigence en achetant un équipement spécialisé, comme des gilets de sauvetage ou des combinaisons de protection thermique, le coût peut se situer entre 200 \$ et 300 \$ par passager. Cependant, si le propriétaire établit des procédures opérationnelles fondées sur les pratiques exemplaires de l’industrie, comme le port de vêtements de flottaison individuels déjà en place, le coût est minime. Les propriétaires, les exploitants et les utilisateurs sont libres de décider quel mécanisme de protection ils offriront, du moment que ce mécanisme offre un degré de protection raisonnable à leurs clients. TC se propose de collaborer avec les diverses branches de l’industrie pour établir des lignes directrices sur l’offre de cette protection à un coût minimal.

Si 50 % de tous les bâtiments autres que des embarcations de plaisance sont des bâtiments à passagers, les coûts directs estimatifs du nouvel équipement de sécurité pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance sont donc les suivants :

Table 2

Length grouping	Estimated total number of non-pleasure vessels	Cost per vessel		% requiring new equipment	Total cost (K\$)
		Safety equipment	Protection from hypothermia and cold shock *		
≤ 6 m passenger	41 400		\$200*	50%	\$4,140 K
≤ 6 m workboat	41 400			N/A	
> 6 m, ≤ 8 m passenger	5 200	\$525	\$200*	65%	\$2,451 K
> 6 m, ≤ 8 m workboat	5 200	\$125		65%	\$422 K

Table 2 — Continued

Length grouping	Estimated total number of non-pleasure vessels	Cost per vessel		% requiring new equipment	Total cost (K\$)
		Safety equipment	Protection from hypothermia and cold shock *		
> 8 m, ≤ 9 m passenger	1 500	\$650	\$400*	65 %	\$1,024 K ***
> 8 m, ≤ 9 m workboat	1 500	\$100		65 %	\$98 K ***
> 9 m, ≤ 12 m passenger	1 300	\$100	**	65 %	\$84 K
> 9 m, ≤ 12 m workboat	1 300	\$100		65 %	\$84 K
> 12 m passenger	600	\$250	**	65 %	\$98 K
> 12 m workboat	600	\$250		65 %	\$98 K
Total	100 000				\$8,499 K

*Note: Assuming 50% of operators will adopt procedures instead of purchasing equipment.

**Note: Assuming most vessels in these length groupings are already equipped with life rafts and therefore will not be required to provide protection against hypothermia.

***Note: These costs will be partially offset by the transfer of these vessels from the 8 to 12 m length grouping to the 6 to 9 m length grouping.

N/A: Not applicable.

Tableau 2

Groupes de longueurs	Nombre total estimatif des bâtiments autres que des embarcations de plaisance	Coût par bâtiment		% de bâtiments nécessitant un nouvel équipement	Coût total (k\$)
		Équipement de sécurité	Protection contre les effets de l'hypothermie et du choc dû au froid *		
bâtiment à passagers ≤ 6 m	41 400		200 \$*	50 %	4 140
bateau de travail ≤ 6 m	41 400			S. O.	
bâtiment à passagers > 6 m, ≤ 8 m	5 200	525 \$	200 \$*	65 %	2 451
bateau de travail > 6 m, ≤ 8 m	5 200	125 \$		65 %	422
bâtiment à passagers > 8 m, ≤ 9 m	1 500	650 \$	400 \$*	65 %	1 024 ***
bateau de travail > 8 m, ≤ 9 m	1 500	100 \$		65 %	98 ***
bâtiment à passagers > 9 m, ≤ 12 m	1 300	100 \$	**	65 %	84
bateau de travail > 9 m, ≤ 12 m	1 300	100 \$		65 %	84
bâtiment à passagers > 12 m	600	250 \$	**	65 %	98
bateau de travail > 12 m	600	250 \$		65 %	98
Total	100 000				8 499

*Nota : On suppose que 50 % des utilisateurs adopteront des procédures plutôt que d'acheter de l'équipement.

**Nota : On suppose que la majorité des bâtiments appartenant à ces groupes de longueurs sont déjà munis de radeaux de sauvetage et qu'ils n'auront donc pas à offrir de protection contre les effets de l'hypothermie.

***Nota : Ces coûts seront en partie compensés par le transfert de ces bâtiments du groupe de longueurs de 8 à 12 m au groupe de longueurs de 6 à 9 m.

S.O. : Sans objet.

Compliance notices

Manufacturers and importers of small non-pleasure vessels will have additional requirements to meet with respect to compliance notices. The costs associated with these requirements will be limited to the effort expended to certify the vessel's compliance with the construction requirements and for the calculation of recommended maximum safe limits. Certain United States manufacturers offer a Canadian compliance notice as an option on their vessels for a cost of \$35. This can be assumed to be the cost of measuring the vessel and managing the application to TC. The

Avis de conformité

Les fabricants et les importateurs de petits bâtiments autres que de plaisance devront satisfaire à des exigences additionnelles en ce qui concerne les avis de conformité. Les coûts liés à ces exigences se limiteront aux efforts déployés pour confirmer la conformité des bâtiments aux exigences en matière de construction et pour calculer les limites maximales de sécurité recommandées. Certains fabricants des États-Unis offrent en option un avis de conformité canadien sur leurs bâtiments au coût de 35 \$. On peut considérer qu'il s'agit là du coût rattaché au jaugeage du

impact of the new requirements is expected to be minimal once manufacturers and builders are able to generate their own compliance notices because the cost of performing their own calculations and printing their own labels (or plates) will probably be similar. Therefore, the monetary cost of the Regulations is probably neutral.

There will be some costs to manufacturers and importers as a result of the extension of the requirements for compliance notices and hull serial numbers (otherwise known as Hull Identification Numbers or HINs) to non-pleasure vessels. It is not clear how many non-pleasure vessels are brought into service each year. However, it is known how many new pleasure craft are issued compliance notices each year.

<u>Fiscal Year</u>	<u>Total compliance notices issued</u>
2005/2006	39 797
2006/2007	47 657
2007/2008	37 302
Total	<u>124 756</u>
Average	<u>41 585</u>

If the total size of the non-pleasure fleet is approximately 3% to 5% of this amount, then it is safe to assume that the number of non-pleasure vessels coming into service each year is approximately 1 300 to 2 000. The additional annual cost to manufacturers of the new requirement for compliance notices on small vessels is approximately \$52,500 to \$70,000.

However, delays in obtaining compliance notices from the Minister have been a constant source of frustration for builders and TC alike. Therefore, there is a net non-monetary benefit to manufacturers as a result of producing their own compliance notices.

Under the previous Regulations, owners of pleasure craft that did not have a compliance notice for any reason were required to obtain one from TC for their vessels at a cost of \$5. Current estimates are that at least 30% of all pleasure craft currently in service do not have compliance notices. If there are approximately two million licensed pleasure craft in Canada, not including this provision in the Regulations represents a saving to owners of approximately \$3,000,000. The new requirements will also provide greater clarity to purchasers of new vessels as to the suitable uses for the vessels they purchase.

Over time, these requirements are expected to reduce the need for TC to inspect vessels individually; instead, TC will monitor and audit manufacturers and importers for compliance with their own self-certification. This will result in a reduced demand for TC to conduct routine inspections of small vessels and an increased ability to focus inspection and monitoring resources on higher-risk operations.

Hull serial numbers

The Regulations also contain new provisions for hull serial numbers to be marked on non-pleasure vessels and for secondary (hidden hull serial numbers) to be marked on all vessels. Manufacturers are required to permanently mark the hull serial number using an international format that is unique to each vessel. In

bâtiment et à la gestion de la demande auprès de TC. On prévoit que l'incidence des nouvelles exigences sera minime lorsque les fabricants et les constructeurs seront en mesure de produire leurs propres avis de conformité, car le coût des calculs et de l'impression des étiquettes ou plaques sera probablement le même. Par conséquent, le coût du Règlement est sans doute neutre.

Les fabricants et les importateurs devront assumer certains coûts en raison de l'application des exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque (connus aussi sous le nom de « numéros d'identification de la coque » ou NIC) pour les bâtiments autres que de plaisance. On ne sait pas exactement combien de ces bâtiments sont mis en service chaque année, mais on connaît le nombre de nouvelles embarcations de plaisance pour lesquelles on délivre des avis de conformité au cours d'une année.

<u>Exercice financier</u>	<u>Total des avis de conformité délivrés</u>
2005-2006	39 797
2006-2007	47 657
2007-2008	37 302
Total	<u>124 756</u>
Moyenne	<u>41 585</u>

Si la flotte totale des bâtiments autres que des embarcations de plaisance représente environ entre 3 % et 5 % de ce chiffre, il est donc indiqué de supposer que le nombre des bâtiments autres que de plaisance mis en service chaque année est d'environ 1 300 à 2 000. Pour les fabricants, le coût additionnel des nouvelles exigences en matière d'avis de conformité pour les petits bâtiments est d'environ 52 500 \$ à 70 000 \$ par année.

Cependant, les retards liés à l'obtention des avis de conformité auprès du ministère représentent une source constante de frustration pour les constructeurs et pour TC. Par conséquent, il existe un avantage non financier net pour les fabricants qui produisent leurs propres avis de conformité.

En vertu du règlement précédent, les propriétaires d'une embarcation de plaisance non munie d'un avis de conformité, indépendamment de la raison, étaient tenus d'en obtenir un auprès de TC, au montant de 5 \$. Les estimations courantes indiquent qu'au moins 30 % de toutes les embarcations de plaisance actuellement en service ne possèdent pas d'avis de conformité. Si on recense environ deux millions d'embarcations de plaisance avec permis au Canada, l'exclusion de cette disposition du Règlement représente une économie d'environ 3 000 000 \$ pour les propriétaires. En outre, les nouvelles exigences permettront de mieux préciser aux acheteurs d'un nouveau bâtiment les utilisations adéquates du bâtiment acheté.

Éventuellement, on prévoit que ces exigences réduiront la nécessité, pour TC, d'inspecter les bâtiments un à un. Transports Canada surveillera et contrôlera plutôt les fabricants et les importateurs pour établir s'ils se conforment à leur propre autocertification. Pour TC, il sera moins nécessaire de mener des inspections régulières sur les petits bâtiments et on pourra alors affecter davantage de ressources d'inspection et de suivi aux activités à risque plus élevé.

Numéros de série de la coque

Le Règlement contient également de nouvelles dispositions sur les numéros de série de la coque à marquer sur les bâtiments autres que de plaisance et sur les numéros de série de la coque secondaires ou « caché » à marquer sur tous les bâtiments. Les fabricants doivent marquer de façon permanente le numéro de série

addition to the safety advantages, hull serial numbers are used extensively by police to facilitate the recovery of stolen vessels. A 2001 survey estimated that the value of small vessels stolen in Canada and not returned was conservatively estimated to be approximately \$120,000,000. If 5% of those vessels will be recoverable as a result of the new requirements, the savings could amount to as much as \$6,000,000. These new requirements represent an insignificant cost to manufacturers (probably less than \$5 per vessel) but an increased savings over-all to industry, vessel owners and insurance companies as a result of increased efficiency in the recovery of stolen vessels.

Critical safety requirements

New critical safety requirements will apply to a small number of vessels that are not subject to the construction requirements and thus have been subject to no minimum safety requirements, such as antique pleasure craft, tugs not more than 5 gross tonnage and foreign vessels operating in Canada. The costs associated with compliance with these critical safety requirements may be significant when assessed against an individual vessel, but the overall cost will be minimal due to the small number of vessels that do not meet the requirement. This will establish an absolute minimum standard for safety that is expected of all vessels that are operated, maintained or repaired in Canada.

Pleasure craft

There will be no increase in the cost of licensing for pleasure craft owners as a result of the requirement to re-license the vessel every 10 years. This program was free of charge to the user and will continue to be so.

The cost to pleasure craft owners will be minimal and will be limited to a very small number of vessels less than 6 m in length, but with a freeboard greater than 0.5 m, that will be required to obtain a re-boarding device under the Regulations. Consequently, these costs have not been evaluated.

The relaxation of requirements for pleasure craft between 8 and 9 m as a result of adjustment of length categories will affect approximately 30 000 vessels.

Search and rescue

Safety benefits and operational requirements will translate directly into financial benefits to the taxpayer as a result of decreased requirements for search and rescue resources and greater efficiency in their deployment. Operational provisions such as the requirement to report the number of passengers will clearly identify for search and rescue authorities how many persons are the subjects of a search. When that number of persons has been accounted for, resources will be available for re-deployment instead of continuing to search for an unidentified number of survivors. The financial benefit due to saved lives and/or reduction in injury will far outweigh the minimal cost associated with the changes to passenger vessel operations.

de la coque en respectant un format international, unique à chaque bâtiment. Outre les avantages qu'ils offrent sur le plan de la sécurité, les numéros de série de la coque sont très utilisés par la police pour faciliter la récupération des bâtiments volés. Une étude de 2001 a estimé que la valeur des petits bâtiments volés au Canada et non retournés est d'environ 120 000 000 \$, ce qui représente une estimation prudente. Si on récupère 5 % de ces bâtiments grâce aux nouvelles exigences, les économies pourraient s'élever à 6 000 000 \$. Ces nouvelles exigences représentent un coût négligeable pour les fabricants (probablement moins de 5 \$ par bâtiment), mais des économies supplémentaires pour l'industrie, les propriétaires de bâtiment et les compagnies d'assurance, en raison de l'efficacité accrue de la récupération des bâtiments volés.

Exigences essentielles en matière de sécurité

De nouvelles exigences essentielles en matière de sécurité s'appliqueront à un petit nombre de bâtiments qui ne sont pas assujettis aux exigences de construction, et qui n'ont donc été visés par aucune exigence de sécurité minimale, comme des embarcations de plaisance antiques et remorqueurs de jauge brute d'au plus 5, et aux bâtiments étrangers utilisés au Canada et non assujettis aux exigences canadiennes en matière de construction. Les coûts de conformité à ces exigences essentielles de sécurité peuvent être considérables lorsqu'on les évalue pour un seul bâtiment, mais le coût général sera minime, compte tenu du petit nombre de bâtiments qui ne satisfont pas à l'exigence. Cela établira une norme de sécurité minimale absolue qui devrait être respectée par tous les bâtiments utilisés, réparés ou entretenus au Canada.

Embarcations de plaisance

Le renouvellement du permis pour les propriétaires de bâtiments tous les 10 ans ne donnera lieu à aucune augmentation du coût pour les propriétaires d'une embarcation de plaisance. Ce programme était gratuit et il continuera de l'être.

Le coût rattaché aux propriétaires des embarcations de plaisance sera minime et se limitera à un très petit nombre de bâtiments de moins de 6 m et qui ont un franc-bord supérieur à 0,5 m. Ces bâtiments devront être munis d'un dispositif de remontée à bord en vertu du Règlement. Par conséquent, ces coûts n'ont pas été évalués.

L'assouplissement des exigences applicables aux embarcations de plaisance de 8 à 9 m, qui découle du rajustement des catégories de longueurs, touchera environ 30 000 bâtiments.

Recherche et sauvetage

Les avantages sur le plan de la sécurité et les exigences opérationnelles se traduiront directement par des avantages financiers pour le contribuable en raison des besoins réduits en ressources de recherche et de sauvetage et de la plus grande efficacité de l'affectation de ces ressources. Les dispositions opérationnelles, comme l'obligation de signaler le nombre de passagers, permettront d'indiquer clairement aux autorités de recherche et de sauvetage le nombre de personnes qui font l'objet d'une recherche. Lorsque le nombre de personnes sera établi, on affectera les ressources nécessaires plutôt que de continuer à chercher un nombre inconnu de survivants. L'avantage financier découlant des vies sauvées ou de la réduction du nombre de personnes blessées l'emportera de loin sur le coût minimal lié aux changements dans l'utilisation des bâtiments à passagers.

In addition, the modernization of the Pleasure Craft Licensing System will result in earlier identification of the specifics of vessels in distress and, consequently, more rapid resolution of distress situations.

Stability

The Regulations require that all small non-pleasure vessels that are more than 6 m in length and constructed since April 1, 2005, meet the stability requirements set out in the International Organization for Standardization (ISO) standard 12217-1. The ISO method of assessing stability is unfamiliar to many builders, especially small boat shops; consequently, the Regulations now include reference to a more familiar method for assessing stability. This alternative method may not be cheaper in and of itself and is more conservative than the ISO approach, but because the industry is more familiar with this alternative approach, it should be more useful to small boat shops. Since the cost of errors in assessing stability at the construction stage can be significant, the Regulations will reduce the overall cost to the boat building industry by reducing the potential for mistakes.

Strategic environmental analysis

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of TC's Strategic Environmental Assessment Policy Statement — March 2001. The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

Consultation

Consultations for the Regulations have been extensive, reaching every sector of the industry and every region of Canada. Consultations began in February 2002, with a joint team from the CCG and TC. In British Columbia alone, over 1 500 invitations were mailed to boat builders, marine retailers, industry associations, boating associations, paddle sport associations, yacht clubs, marinas, municipalities and First Nations. The purpose of these consultations was to discuss with stakeholders the issues that were most important to them and to identify basic principles for the reform of the Regulations. Three fundamental principles that emerged from these consultations were as follows:

- "A boat is a boat is a boat" meaning that small vessels may be divided into different categories by their use, but in general they are built in the same facilities and should meet the same standards. This principle is reflected in the new requirement that all small vessels that are 6 m or less in length are to be built to the same standards. Also, requirements for hull serial numbers and compliance notices will apply to all small vessels.
- Pleasure craft should not be subjected to different requirements for different areas of operation — this principle is respected in the Regulations.
- A division of the fleet of small vessels at 9 m in length is more appropriate than at 8 m — this principle is reflected in the Regulations, except in certain circumstances. For instance, the requirement for life rafts to be carried on passenger-carrying vessels becomes effective for vessels more than 8.5 m in length because this is the length equivalent of five gross tonnage and therefore represents the status quo with respect to the previous Regulations.

En outre, la modernisation du Système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance donnera lieu à une détermination plus rapide des caractéristiques des bâtiments en détresse et, ainsi, à une résolution plus rapide des situations de détresse.

Stabilité

Le Règlement exige que tous les bâtiments autres que les bâtiments de plaisance de plus de 6 m et construits après le 1^{er} avril 2005 satisfassent aux exigences de stabilité de la norme 12217-1 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Un grand nombre de constructeurs et de petits chantiers maritimes ne connaissent pas la méthode prévue par l'ISO pour évaluer la stabilité et c'est pourquoi le Règlement renvoie maintenant à une méthode plus connue. Cette méthode alternative ne semble pas plus économique en soi et semble plus prudente que l'approche d'ISO, mais vu que l'industrie est plus à l'aise avec cette autre approche, elle devrait être plus pratique pour les petits chantiers maritimes. Comme le coût des erreurs d'évaluation de la stabilité commises à l'étape de la construction peut être considérable, le Règlement réduira le coût total pour l'industrie des embarcations grâce à la diminution des possibilités d'erreur.

Analyse environnementale stratégique

Une analyse préliminaire des impacts environnementaux a été entreprise conformément aux critères de l'énoncé de principes sur l'évaluation environnementale stratégique de TC — mars 2001. L'analyse préliminaire a permis de conclure qu'une analyse détaillée n'est pas nécessaire. Les évaluations ou les études supplémentaires portant sur les effets de cette initiative sur l'environnement ne sont pas susceptibles de donner un résultat différent.

Consultation

Le Règlement a fait l'objet de consultations poussées qui ont permis de sonder chaque secteur de l'industrie et chaque région du Canada. Les consultations ont débuté en février 2002, avec une équipe mixte formée de représentants de la GCC et de TC. En Colombie-Britannique seulement, plus de 1 500 invitations ont été postées aux constructeurs navals, aux détaillants d'équipement nautique, aux associations de l'industrie, aux associations nautiques, aux associations de sports de pagaie, aux clubs nautiques, aux ports de plaisance, aux municipalités et aux Premières Nations. L'objectif de ces consultations était de discuter avec les intervenants des problèmes qui leur semblaient les plus importants et d'établir les principes fondamentaux de la réforme du Règlement. Trois principes fondamentaux se sont dégagés de ces consultations :

- « Un bateau est un bateau » — Cela signifie que les petits bâtiments peuvent être répartis dans des catégories différentes selon leur utilisation, mais qu'en général ils sont construits dans les mêmes installations et doivent respecter les mêmes normes. Ce principe se reflète dans le nouveau règlement selon lequel tous les petits bâtiments de 6 m ou moins doivent être construits selon les mêmes normes. De plus, les exigences qui s'appliquent désormais aux numéros de série de la coque et aux avis de conformité visant les bâtiments autres que des bâtiments de plaisance s'appliquent à tous les petits bâtiments.
- Les embarcations de plaisance ne devraient pas être cantonnées à des zones d'exploitation différentes — ce principe est respecté dans le Règlement.
- Une division de la flotte des petits bâtiments à 9 m de longueur est plus adéquate qu'une division à 8 m — ce principe se trouve dans le Règlement, sauf dans certaines circonstances.

Following the 2002 round of consultations, TC and the CCG continued to meet with industry groups and organizations and presented various proposals for discussions. Following the transfer of the responsibility for the regulation of pleasure craft from CCG to TC in early 2004, these discussions continued. Organizations consulted included guide/outfitter associations, industry associations, yacht club organizations, marinas, marine trade associations, boat builders, safety organizations, other government departments, police and other enforcement agencies and regional and national meetings of Recreational Boating Advisory Councils and the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Numerous meetings were held at both the regional, provincial and national levels in order to ensure the scope of consultations was truly national and to address specific regional issues that arose.

Given the variability of the Canadian fleet of small vessels and the vast differences in the type of operation, each consulted group had different concerns. In each case, efforts were expended to develop a regulatory requirement that was most appropriate to that particular group and that did not pose undue hardship on the group as a whole or have significant unintended effects on other groups. Repeat consultations either in person or through email provided the opportunity to present modified proposals to stakeholder groups and evaluate their acceptability and effectiveness. In numerous cases, alternatives needed to be considered and options reviewed as set out above. The result was a regulatory proposal that had been extensively modified in response to stakeholder concerns and that represents a consensus approach to the safety of small vessels in Canada.

Pre-publication

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 25, 2009, followed by a 30-day public comment period. Thirty-three comments were received from a variety of industry organizations, sporting organizations and individuals, with the following distribution of subject matter:

Kiteboards	15
Sailboards	7
Rowing shells	2
General	6
Requests for further information	3

Kiteboards

Kiteboarding is a new sport that has significantly increased in popularity in recent years. Under the previous Regulations, kiteboards were subject to the same safety equipment carriage requirements as any other vessel of the same size and were not able to take advantage of the exceptions to the carriage requirements provided to sailboards. The proposed Regulations, as

Par exemple, l'exigence selon laquelle des radeaux de sauvetage doivent être transportés sur les bâtiments à passagers s'applique aux bâtiments d'une longueur de plus de 8,5 m car c'est la longueur équivalant à une jauge brute de cinq. Cette norme représente donc le statu quo vis-à-vis du règlement précédent.

À la suite de la série de consultations de 2002, TC et la GCC ont continué de rencontrer des groupes et des organismes de l'industrie et ont présenté diverses propositions, pour discussion. À la suite du transfert de la responsabilité de la réglementation sur les embarcations de plaisance de la GCC à TC au début de 2004, ces discussions se sont poursuivies. Parmi les organismes consultés, citons les associations de guides/pourvoiries, les associations de l'industrie, les clubs nautiques, les ports de plaisance, les associations commerciales maritimes, les constructeurs navals, les organismes de sécurité, les autres ministères, la police et les autres organismes d'application. On a également participé aux réunions régionales et nationales des conseils consultatifs sur la navigation de plaisance et du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). On a tenu de nombreuses réunions à l'échelle régionale, provinciale et nationale afin de s'assurer que la portée des consultations était bel et bien nationale et de tenir compte des problèmes régionaux particuliers qui se présentaient.

Du fait de la diversité de la flotte canadienne des petits bâtiments et des énormes différences observées à l'égard du type d'activité, chaque groupe consulté avait ses propres préoccupations. Dans chaque cas, on s'est efforcé d'élaborer une exigence réglementaire qui convenait le mieux à ce groupe particulier, qui ne représentait aucun préjudice indu pour l'ensemble du groupe et qui n'avait pas de conséquences inattendues graves sur les autres groupes. Les consultations répétées, soit en personne soit par courriel, nous ont donné la possibilité de présenter des propositions modifiées aux groupes d'intervenants et d'évaluer leur acceptabilité et leur efficacité. Dans de nombreux cas, il a fallu examiner des solutions de rechange et des options, comme on l'indique ci-dessus, de sorte que le règlement proposé a été considérablement modifié de manière à tenir compte des préoccupations des intervenants et à réaliser une approche consensuelle de la sécurité des petits bâtiments au Canada.

Publication préalable

Le Règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 25 avril 2009, suivie d'une période de 30 jours pour les observations du public. En tout, 33 observations ont été formulées par divers organismes industriels, associations sportives et des particuliers. Elles avaient pour objet :

Planches à cerf-volant	15
Planches à voile	7
Yole	2
Observations générales	6
Demandes d'information supplémentaire	3

Planches à cerf-volant

La planche à cerf-volant est un nouvel article de sport devenu très populaire ces dernières années. Le règlement précédent exigeait que les planches à cerf-volant aient le même équipement de sécurité de bord que n'importe quelle autre embarcation de même taille, sans lui accorder les exceptions consenties pour les planches à voile. Le règlement proposé publié au préalable dans la

pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, provided that a sailboard was permitted to dispense with all safety equipment (except for a whistle) during the daytime, if the operator wore a personal flotation device (PFD).

In these Regulations, kiteboards are specifically identified as being eligible for the same reduced requirements as sailboards, where previously they had not been referred to by name. For these and other reasons, many stakeholders mistakenly reached the conclusion that kiteboards were being regulated for the first time and that the wearing of PFDs was being made mandatory. In addition, certain stakeholders were confused as to whether the prohibition of automatically inflatable PFDs also extended to manually inflated PFDs.

Some members of the kiteboarding community believed that an exception in the application section of the previous Regulations, specifically that “these Regulations do not apply to floating devices that measure less than 2 m in length and that are not designed to be fitted with a motor” exempted kiteboards from the application of the Regulations. However, according to the definition of “vessel” in the CSA 2001, kiteboards are “vessels” not “floating devices” and thus the exception did not apply.

These misunderstandings were perpetuated through a number of electronic fora and an online petition that stated “The Ministry of Transport is looking to make it mandatory for kiteboarders to wear PFDs in Canada.” The petition was delivered to TC on July 9, 2009, at which time it contained 597 entries. Though the petition contained some duplicate or anonymous entries and did not indicate if the respondent was a resident of Canada, many signatories made it clear that they believed the proposed exceptions did not go far enough in reducing the impact of the requirements.

Many kiteboarders responded that the greatest risk to kiteboarders is not drowning but impact injuries, and that because there are no PFDs approved in Canada that incorporate impact protection, PFD use should be a matter of choice for the individual. However, this opinion was not universal; online fora and some comments received contained arguments supporting the mandatory use of PFDs on kiteboards.

As a result, the Regulations have been modified to more clearly set out the regulatory requirement and also to provide that PFDs designed for the sport may be used in kiteboarding, even if they are not approved in Canada, if they can be shown, under the circumstances of the sport, to provide a level of safety that is equal or greater than that provided by the standards incorporated in the Regulations.

Sailboards

Although the proposed Regulations did not contain any changes to the requirements for sailboards, a number of respondents commented specifically that the carriage of a PFD on a sailboard should be a matter of choice, instead of being mandated by the Regulations. This argument mirrors the arguments made by kiteboarders. However, the risks a sailboarder is subject to are significantly different from those of a kiteboarder. Therefore,

Partie I de la *Gazette du Canada* permettait d'utiliser les planches à voile de jour sans tout l'équipement de sécurité prescrit (sauf le sifflet), pourvu que l'utilisateur porte un vêtement de flottaison individuel (VFI).

Les planches à cerf-volant sont mentionnées explicitement pour la première fois dans le Règlement comme étant soumises aux mêmes exigences réduites que les planches à voile. C'est pour cette raison, et d'autres, que de nombreux intervenants ont conclu à tort que les planches à cerf-volant étaient réglementées pour la première fois et que le port du VFI était devenu obligatoire. De plus, certains intervenants ne savaient pas si l'interdiction de porter un VFI à gonflage automatique visait également des VFI à gonflage manuel.

Certains membres de ce secteur des sports nautiques croyaient qu'une exception prévue par le règlement précédent, plus précisément : « Ce règlement ne s'applique pas aux dispositifs de flottaison qui mesurent moins de 2 m de longueur et qui ne sont pas conçus pour l'adaptation à un moteur » était également une exception pour les utilisateurs des planches à cerf-volant. Toutefois, selon la définition d'un « bâtiment » dans la LMMC 2001, les planches à cerf-volant sont des « bâtiments », et non des « dispositifs de flottaison », ce qui fait que l'exception ne concernait pas les planches à cerf-volant.

Cette erreur de compréhension s'est perpétuée dans plusieurs tribunes de discussion et pétitions en ligne précisant que « le ministre des Transports cherche à obliger les adeptes de la planche à cerf-volant à porter un vêtement de flottaison individuel au Canada ». La pétition a été remise à TC le 9 juillet 2009 et contenait 597 inscriptions à ce moment. Certains noms paraissaient plus d'une fois, certaines inscriptions étaient anonymes et rien n'indiquait que les signataires résidaient au Canada, mais de nombreux signataires ont expliqué clairement qu'ils croyaient que les exceptions proposées ne réduisaient pas assez l'incidence des exigences.

De nombreux adeptes de la planche à cerf-volant ont répondu que le risque le plus important n'était pas de se noyer, mais de se blesser au contact de l'eau à grande vitesse. Ils ont expliqué qu'aucun VFI approuvé au Canada ne protégeait de cet impact et que la décision de porter un VFI devait être laissée à l'utilisateur pour cette raison. Notons toutefois que cet avis n'était pas universel et que des tribunes en direct et des répondants ont formulé des arguments en faveur de l'utilisation du VFI avec la planche à cerf-volant.

Compte tenu de ce qui précède, le Règlement a été modifié de manière à énoncer clairement l'exigence réglementaire et à autoriser l'utilisation d'un VFI de conception sportive avec une planche à cerf-volant même s'il n'a pas été approuvé au Canada, à condition que l'on puisse prouver que, dans les circonstances de l'activité sportive, ce VFI offre un niveau de sécurité égal ou supérieur à celui prévu par les normes incorporées par le Règlement.

Planches à voile

Bien que le Règlement proposé ne modifie en rien les exigences applicables aux planches à voile, un nombre de répondants ont dit expressément que l'utilisation d'un VFI avec une planche à voile devrait être laissée au choix et non exigée par le Règlement. Cet argument est semblable à ceux des adeptes de la planche à cerf-volant. Toutefois, les risques associés à la planche à voile sont très différents de ceux associés à la planche à

sailboards are still required to carry PFDs but the regulatory requirements have been re-written to provide greater clarity.

In addition, a prohibition on the use of auto-inflatable PFDs on sailboards or kiteboards has been removed because it was determined to be unnecessary.

Rowing shells

As a result of a request from Rowing Canada, the requirement that an inflatable PFD must be worn to be acceptable has been removed for sealed-hull rowing shells engaged in independent training. Athletes cannot train properly in rowing shells when wearing PFDs, and the construction of modern style of rowing shell does not allow the stowage of an inherently inflatable PFD. The activities of these vessels are managed in accordance with safety guidelines and procedures established by the relevant governing body, which provide an adequate level of safety for the sport.

General

In addition, other minor changes have been made as a result of comments received:

- providing that substitute safety equipment may be used if it can be shown that in the circumstances they provide an equal or greater degree of safety than the lifesaving appliances set out in the Regulations;
- removing the requirement for a buoyant heaving line on sit-on-top kayaks;
- clarifying the applicability of recommendations in the American Boat and Yacht Council Standards to the manufacture of small vessels in Canada;
- allowing a person to operate a pleasure craft without an updated licence for 90 days after a transfer of ownership or a change of name or address;
- clarifying that the requirements for protection from hypothermia and cold shock apply to all passenger vessels, whether they are human-powered vessels or otherwise;
- clarifying that operational requirements for safety briefings and reporting of passenger numbers also apply to human-powered passenger carrying vessels;
- clarifying the exceptions to safety equipment requirements for paddleboats, watercycles, kayaks, canoes, rowing shells and personal watercraft;
- clarifying the requirements for alternate steering arrangements, batteries and means of charging batteries on small vessels; and
- relaxing the requirements for alarm systems on non-pleasure vessels not more than 6 m in length.

Pleasure craft licensing

Transport Canada will also be implementing a new mail-in system for pleasure craft licence applications that was not feasible under the proposed Regulations, as pre-published in the *Canada Gazette*, Part I. The proposed Regulations required that owners apply to the Minister for a transfer of licence immediately on the transfer of ownership of a pleasure craft and were prohibited from operating the vessel until the licence was transferred. Under the

cerf-volant. Par conséquent, les utilisateurs de la planche à voile ont encore l'obligation de porter un VFI, mais les exigences réglementaires ont été réécrites plus clairement.

De plus, l'interdiction d'utiliser un VFI à gonflage automatique avec une planche à voile ou une planche à cerf-volant a été supprimée, car elle a été jugée inutile.

Yole

À la suite d'une demande de Rowing Canada, l'exigence de porter un VFI gonflable pour qu'il soit accepté a été supprimée dans le cas des yoles de course à coque fermée servant à un entraînement indépendant. Les athlètes ne peuvent pas s'entraîner convenablement à l'utilisation d'une yole quand ils portent un VFI; de plus, la construction des yoles modernes ne permet pas de ranger à bord un VFI gonflable. Les activités de ces bâtiments sont gérées en conformité avec des lignes directrices de sécurité et des procédures qui sont établies par l'organisme dirigeant, ce qui assure un niveau de sécurité convenable pour le sport.

Général

D'autres modifications mineures ont été apportées subséquentement aux observations reçues :

- prévoir la possibilité d'utiliser des équipements de substitution s'il peut être prouvé que, dans les circonstances, ils offrent une sécurité égale ou supérieure aux engins de sauvetage prescrits par le Règlement;
- supprimer l'exigence que les kayaks à coque fermée et à habitacle ouvert soient munis d'une ligne d'attrape flottante;
- préciser l'applicabilité des recommandations de l'American Boat and Yacht Council Standards en ce qui concerne la construction des petits bâtiments au Canada;
- permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance pendant 90 jours sans un nouveau permis après un transfert du droit de propriété ou un changement de nom ou d'adresse;
- préciser que les exigences relatives à la protection contre les effets de l'hypothermie et du choc dû au froid s'appliquent à tous les bâtiments à passagers, à propulsion humaine ou autre;
- préciser que les exigences opérationnelles relatives aux exposés sur les consignes de sécurité et au signalement du nombre de passagers s'appliquent également aux bâtiments à passagers à propulsion humaine;
- préciser les exigences applicables à l'équipement de sécurité des pédalos, des vélos nautiques, des kayaks, des canots et des motomarines;
- préciser les exigences concernant les dispositifs de gouverne, les batteries et les moyens de recharge à bord des petits bâtiments;
- assouplir les exigences relatives aux systèmes d'alarme à bord des embarcations de moins de 6 mètres de longueur autres qu'une embarcation de plaisance.

Délivrance de permis pour les embarcations de plaisance

Transports Canada va également mettre en place un système de courrier pour la délivrance des demandes de permis d'embarcation de plaisance. Ce système ne pouvait se concrétiser en vertu du Règlement proposé, tel qu'il a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le règlement proposé exigeait que les propriétaires de bâtiment de plaisance s'adressent au ministre pour effectuer un transfert de permis immédiatement après

current system, owners must attend a Service Canada Center in person to transfer a licence, and the new licence documents are issued immediately. In order to facilitate a mail-in system for applications, the Regulations still require owners to apply for a transfer of licence immediately on the change of ownership, but they are given 90 days to obtain new licence documents by mail, and they are permitted to operate their craft during this period.

Selected options and cooperation

Report on entering into service

Under the previous CSA, owners of non-pleasure vessels were required to submit their vessels for a first inspection prior to placing the vessel in service. This requirement does not appear in the CSA 2001 because of the practical impossibility of inspecting this large number of non-pleasure vessels. Instead, TC intends to focus its inspection and monitoring resources on those vessels that are at the highest risk. However, in order to ensure that TC is aware of the existence of these vessels, the Regulations include a requirement that, before placing a vessel (that is not human powered) into commercial service, the owner must inform TC.

This report will initiate the owner's long-term relationship with TC and will include both the application for registration and the tombstone data required for the management of TC's Small Vessel Monitoring and Inspection Program. This will ensure that TC has the information it needs in order to evaluate relative risk for the purposes of targeted inspections, while minimizing the administrative burden for small vessel owners.

Pleasure craft licensing

Certain provisions respecting the Pleasure Craft Licensing System and enforcement now appear in the CSA 2001 and, therefore, they do not need to be duplicated in the Regulations. The licensing provisions that remain in the Regulations also reflect the electronic licensing system administered by Service Canada on behalf of TC. This information is used regularly by Rescue Coordination Centres to contact the owners of vessels in distress and by police for enforcement purposes. In order to ensure that information in the database is accurate, the changes include conversion to licences with a 10-year expiry and mandatory reporting of a change of name or address. Existing licences will not expire in 10 years, but owners are required to ensure that the information on the licence is accurate. Any updated licence will then expire 10 years after the date of the change of information.

Operational requirements

Towing other vessels or objects can be an extremely hazardous experience. High stress comes onto the towline causing the towline to snap with sometimes fatal effect and a towing vessel may be run down or capsized by a large tow. In collaboration with the

le transfert du droit de propriété d'une embarcation de plaisance. Par conséquent, il était interdit de faire l'utilisation du bâtiment jusqu'à ce que le transfert de permis soit complété. Dans le système actuel, les nouveaux propriétaires doivent se rendre à un Centre Service Canada pour effectuer un transfert de permis et la délivrance du nouveau permis se fait immédiatement. Afin de faciliter la mise en place du système de courrier pour la délivrance des demandes de permis, le Règlement exige encore que les propriétaires demandent immédiatement un transfert de permis dès qu'il y a un changement de propriétaire. Toutefois, ils disposent de 90 jours pour obtenir par la poste les documents relatifs au nouveau permis et ils sont autorisés à utiliser leurs embarcations de plaisance au cours de cette période.

Options choisies et collaboration

Rapport sur la mise en service

En vertu de l'ancienne LMMC, les propriétaires d'un bâtiment autre que de plaisance devaient présenter leur bâtiment pour une première inspection avant de mettre celui-ci en service. Cette exigence ne se trouve pas dans la LMMC 2001, en raison de l'impossibilité, sur le plan pratique, d'inspecter ce grand nombre de bâtiments. Transports Canada entend plutôt affecter en priorité ses ressources d'inspection et de surveillance aux bâtiments qui constituent un risque élevé. Toutefois, afin que TC connaisse l'existence de ces bâtiments, le Règlement comprend l'exigence, pour le propriétaire d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance (non à propulsion humaine), d'informer TC avant de mettre son bâtiment en service commercial.

Ce rapport établira la relation à long terme entre le propriétaire et TC et comprendra la demande d'enregistrement et les données de base requises pour la gestion du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments de TC. De cette façon, TC disposera des renseignements requis pour évaluer le risque relatif pour les besoins des inspections ciblées, tout en minimisant le fardeau administratif des propriétaires de petit bâtiment.

Délivrance de permis d'embarcation de plaisance

Certaines dispositions concernant le système de permis d'embarcation de plaisance et de l'application apparaissent maintenant dans la LMMC 2001. Par conséquent, il n'est pas nécessaire qu'elles soient reproduites dans le Règlement. Les dispositions relatives aux permis qui demeurent dans le Règlement reflètent également le système électronique de délivrance de permis administré par Service Canada pour le compte de TC. Ces renseignements sont utilisés régulièrement par les centres de coordination du sauvetage pour communiquer avec les propriétaires des bâtiments en détresse et par la police à des fins d'application de la réglementation. Afin de s'assurer de l'exactitude des renseignements dans la base de données, les modifications comprennent la conversion de permis ayant une échéance de 10 ans et la déclaration obligatoire de tout changement de nom ou d'adresse. Les permis existants n'expireront pas dans 10 ans, mais les propriétaires sont tenus de s'assurer que l'information sur leur permis est exacte. Tout permis mis à jour aura une date d'expiration de 10 ans à compter de la date du changement de l'information.

Exigences opérationnelles

Le remorquage d'autres bâtiments ou d'objets peut être une expérience très dangereuse. Le câble de remorque est mis à dure épreuve et il peut se rompre, ce qui a parfois des conséquences fatales. En outre, un remorqueur peut être éperonné ou chaviré

towing industry, TC is developing standards for the construction of tugs (defined as vessels designed for the primary purpose of towing) and, consequently, construction requirements for tugs do not appear in the Regulations. However, it was agreed that safety equipment requirements for tugs would not be removed from the Regulations and also that small workboats that were not designed as tugs, but which are engaged in towing, should be subject to very basic operational requirements.

Consequently, the Regulations contain new requirements that apply to all vessels that engage in towing, including provision of a means of quick release of the tow-line in case of emergency, deck drainage and positive buoyancy at the stern of the towing vessel, and means of escape from the wheelhouse in case of sudden capsizing. Vessels carrying passengers will be prohibited from towing. However, these provisions will not apply to a vessel that is towing another in order to respond to a distress or other emergency.

Due to the nature of their operations and their small size, small West Coast tugs (boom boats or dozer boats) find it difficult to comply with equipment carriage requirements for vessels of their size. The Regulations relax the requirements for certain safety equipment when operating in recognized booming grounds. These booming grounds are located in protected waters immediately adjacent to active land-based operations and, consequently, there is no reduction in safety for the operators of these vessels.

At the present time, small vessels are generally exempt from the requirements to conduct fire and boat drills. Yet numerous incidents over recent years have resulted from unfamiliarity with lifesaving appliances. Consequently, a new section requires that the operator of a non-pleasure vessel ensure the crew is proficient in the use of the vessel's lifesaving appliances and firefighting equipment and that the crew must engage in sufficient practices to ensure they are proficient at all times. There is no requirement to conduct drills at any specific interval, but the crew must maintain its familiarity with the use of the vessel's lifesaving appliances.

Passenger-carrying vessels must report the number of passengers on board to a person on shore who is responsible for alerting search and rescue authorities in case of emergency. In remote situations where it is not possible to report to a person, the information is to be left in a known location on shore.

All these operational requirements result from recent incidents that have demonstrated that failure to follow safety procedures will eventually result in an incident. These issues have been raised in a number of TSB investigations, and these changes will result in both reduced numbers of incidents and increased survival when an incident does occur.

Guides/outfitters

Initial proposals included prescriptive requirements for the carriage of life rafts and thermal protective lifejackets. In discussion with the Canadian Federation of Outfitter Associations (representing tens of thousands of operators), it became apparent that the original proposals were far too restrictive and that the proposed

par une grosse remorque. De concert avec l'industrie du remorquage, TC élabore actuellement des normes sur la construction des remorqueurs (qu'on définit comme des bâtiments principalement conçus pour le remorquage), ce qui fait que les exigences sur la construction des remorqueurs ne figurent pas dans le Règlement. Cependant, on a convenu que les exigences en matière d'équipement de sécurité des remorqueurs ne seraient pas retirées du Règlement et que les petits bateaux de travail qui ne sont pas conçus comme des remorqueurs mais qui effectuent des opérations de remorquage devaient satisfaire aux exigences opérationnelles élémentaires.

Par conséquent, le Règlement contient de nouvelles exigences qui s'appliquent à tous les bâtiments qui effectuent du remorquage, notamment les exigences suivantes : la mise en place d'un mécanisme de libération rapide du câble de remorque en cas d'urgence, l'assèchement du pont et la flottabilité positive à l'arrière du bateau remorqueur et des moyens d'évacuation de la timonerie en cas de chavirage soudain. Le remorquage sera interdit aux bâtiments qui transportent des passagers. Toutefois, ces dispositions ne s'appliqueront pas dans les cas où un bâtiment en remorque un autre dans une situation de détresse ou d'urgence.

En raison de la nature de leurs activités et de leur petite taille, il est difficile pour les petits remorqueurs de la côte Ouest (remorqueurs de billes) d'avoir l'équipement de sécurité prescrit pour les bâtiments de leur taille. Le Règlement assouplit les exigences liées à certains équipements de sécurité lorsque ces bâtiments mènent des opérations dans des zones d'estacades flottantes reconnues. Ces aires de flottage sont situées dans des eaux protégées directement adjacentes à des exploitations à terre et la sécurité des utilisateurs de ces bâtiments n'est donc pas réduite.

Pour l'instant, les petits bâtiments sont généralement exemptés des exigences de conduite d'exercices d'incendie et d'embarcation. Cependant, de nombreux incidents survenus au cours des dernières années sont attribuables à une méconnaissance des engins de sauvetage. Ainsi, un nouvel article exige que l'utilisateur d'un bâtiment autre que de plaisance s'assure que les membres de l'équipage savent utiliser les engins de sauvetage et le matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment et qu'ils ont suffisamment de pratiques pour parfaire leurs compétences en tout temps. Il n'existe aucune exigence relative à la tenue d'exercices à intervalle précis, mais l'équipage doit maintenir sa connaissance de l'utilisation des engins de sauvetage du bâtiment.

Le capitaine d'un bâtiment transportant des passagers doit signaler le nombre de passagers se trouvant à bord à une personne demeurant à terre, qui sera chargée d'alerter les autorités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence. Dans les lieux éloignés où il est impossible de transmettre l'information à quelqu'un, l'information doit être indiquée dans un endroit connu à terre.

Toutes ces exigences opérationnelles font suite à de récents incidents qui ont montré que le non-respect des procédures de sécurité peut causer un incident. Ces questions ont été soulevées dans un certain nombre d'enquêtes du BST et ces modifications se traduiront par une réduction du nombre d'incidents et par une augmentation du taux de survie en cas d'incident.

Guides/pourvoires

Les propositions initiales comprenaient des exigences prescriptives en matière de possession de radeaux de sauvetage et de gilets de sauvetage à protection thermique à bord. Après des discussions avec la Fédération canadienne des associations de pourvoires (qui représente des dizaines de milliers d'exploitants), il

Regulations contained provisions that were extremely problematic for small guide/outfitter operations, such as a complete prohibition on the carriage of propane on any vessel that carries passengers.

Guides/outfitters carry passengers between campsites and to observe the prohibition, they must return with no passengers aboard and make a second trip to transport a propane bottle between camps. Consideration of options and a review of accident statistics led TC to modify proposals for the carriage of propane on board small vessels which were acceptable to the outfitter community and which did not diminish safety. Consequently, small vessels will be permitted to carry up to 30 kg of propane so long as it is stowed appropriately and protected from the elements.

Protection from hypothermia and cold water shock

Investigation of drowning and fatality statistics shows that most person who die in cold water do not die of hypothermia, but drown due to the incapacitating effects of cold water shock. Some investigators claim that 40% to 60% of those who die as a result of sudden immersion in cold water die of cold shock or swimming failure in the first 5 to 15 minutes, long before hypothermia becomes a significant problem.

The primary mechanism for protecting persons from cold-water shock is to evacuate dry into a life raft without entering the water. However, many vessels are unable to carry life rafts or are not required to do so because of the area or nature of their operations. The Regulations ensure that every passenger or participant in a guided excursion is protected to some degree from the effects of cold water, whether or not the vessel they are in carries a life raft.

The initial proposal included prescriptive requirements for the wearing of thermal protection lifejackets on small non-pleasure vessels and on human-powered vessels engaged in guided excursions, whenever the water temperature is lower than 15°C. Certain exemptions were provided if a vessel carried a life raft. However, stakeholders were strongly opposed claiming that this would require the wearing of thermal protection in the middle of the summer and that clients would be more at risk from heat shock than cold water shock in those circumstances. It became clear that the Canadian fleet of small vessels is a highly diverse fleet with a huge variety of operational situations, making it impossible to place a single prescriptive requirement on every operation.

Operators as diverse as kayak tour guides and charter fishing skippers were able to articulate combinations of operational procedures and specialized equipment for dealing with the cold shock resulting from accidental immersion. Therefore, in recognition of industry's best practices and in the interest of focusing the attention of the rest of the small vessel industry on the hazards of cold water shock, the Regulations maintain the status quo with respect to life rafts. However, a provision has been included that

est devenu manifeste que les propositions initiales étaient beaucoup trop restrictives et que le Règlement proposé contenait des dispositions de nature à causer de graves problèmes aux petites entreprises, comme l'interdiction complète d'avoir du propane à bord de tout bâtiment transportant des passagers.

Les guides/pourvoiries transportent des passagers entre les camps et, pour respecter l'interdiction, ils doivent revenir sans passager à bord et effectuer un deuxième voyage pour transporter une bouteille de propane entre les camps. L'examen des options et des statistiques sur les accidents a mené TC à modifier les propositions liées au transport de propane à bord des petits bâtiments et ces propositions sont acceptables pour la communauté des pourvoiries et ne compromettent pas la sécurité. Par conséquent, un petit bâtiment pourra transporter jusqu'à 30 kg de propane, pourvu que le gaz soit adéquatement arrimé et protégé contre les éléments.

Protection contre les effets de l'hypothermie et le choc dû au froid

L'examen des statistiques sur les noyades et les décès révèle que la majorité des personnes qui perdent la vie dans l'eau froide ne meurent pas en raison de l'hypothermie, mais se noient à cause des effets du choc dû au froid causé par l'eau froide. Certains des enquêteurs affirment qu'entre 40 % et 60 % des personnes qui décèdent lors d'une immersion soudaine dans l'eau froide meurent des suites du choc dû au froid ou parce qu'elles ne parviennent pas à nager au cours des 5 à 15 premières minutes, soit bien avant que l'hypothermie devienne un grave problème.

Le principal mécanisme permettant de protéger les personnes contre le choc dû au froid est l'évacuation à sec sans entrer dans l'eau au moyen d'un radeau de sauvetage. Toutefois, de nombreux bâtiments ne peuvent transporter de radeaux de sauvetage ou ne sont pas tenus de le faire en raison de la zone ou de la nature de leurs activités. Grâce à ces exigences, chaque passager ou participant effectuant une excursion guidée est protégé, à un certain degré, contre les effets de l'eau froide, que le bâtiment dans lequel il se trouve transporte ou non un radeau de sauvetage.

Les propositions initiales comprenaient des exigences prescriptives en matière de port de gilets de sauvetage à protection thermique sur les petits bâtiments autres que de plaisance et sur les bâtiments à propulsion humaine offrant des excursions guidées, dès que la température de l'eau était inférieure à 15 °C. Certaines exemptions s'appliquaient si le bâtiment transportait un radeau de sauvetage. Cependant, les intervenants s'y opposaient farouchement, déclarant que cela nécessiterait le port d'un gilet à protection thermique au milieu de l'été et que les clients risqueraient davantage d'être victimes d'un choc thermique chaud que d'un choc dû au froid dans ces circonstances. Il est alors devenu manifeste que la flotte canadienne des petits bâtiments est une flotte très diversifiée présentant un grand nombre de situations opérationnelles, ce qui rend impossible l'application d'une seule exigence prescriptive pour chaque activité.

Les exploitants, depuis les guides de randonnée en kayak jusqu'aux patrons de bateau de pêche affrété, ont été en mesure de présenter des combinaisons de procédures opérationnelles et d'équipement spécialisé pour tenir compte du choc dû au froid causé par une immersion accidentelle. Ainsi, compte tenu des pratiques exemplaires de l'industrie et dans le but d'attirer l'attention des autres intervenants de l'industrie des petits bâtiments sur les dangers du choc dû au froid, le Règlement maintient

sets a standard for responsibility for the owner and operator to make the necessary arrangements that are most suitable to the vessel's operational situation in order to provide an appropriate level of protection to passengers and participants. This provision makes owners and operators ultimately responsible for the efficacy of the procedures they adopt. However, should they wish to follow a prescriptive standard instead, TC will establish guidelines for meeting the requirement.

Compliance notices and hull serial numbers

The Regulations incorporate a fundamental shift in the manner in which TC will manage the builders' and importers' Compliance Notice program. Requirements for compliance notices and hull serial numbers (currently applicable only to pleasure craft) will be extended to non-pleasure vessels built or imported one year after the coming into force of the Regulations to ensure that all vessels are certified by their builders as meeting the construction requirements. For vessels not more than 6 m in length, the compliance notice also contains recommended safe limits for numbers of persons, gross load in kilograms, and engine power (if outboard powered).

Under the new system, builders and importers will be required to affirm in a Declaration of Conformity that the vessel is built to the appropriate standard and will also be required to calculate the recommended maximum safe limits in a manner set out by the Regulations.

The new approach to the management of compliance notices and hull serial numbers was discussed extensively with various classes of stakeholders. Continuing frustration with delays in the delivery of compliance notices to builders and owners of vessels led stakeholders to recommend a significant change to the original proposals. As a result, TC's new approach was to transfer the responsibility for actual production of compliance notices to builders and importers. This proposal was brought to consultations with industry groups and regional and national meetings of CMAC.

Administrative burden will be significantly reduced for builders and importers of small vessels when they begin to develop their own compliance notices. Under the Regulations, the builder or importer will not be required to submit a lengthy application to TC for each model of boat but will instead only be required to submit a copy of the Declaration of Conformity and an annual report setting out the number of identical vessels produced or imported in that calendar year and itemizing the information they have printed on the compliance notice for that model. The format of these notices is fixed by TP 1332 but the physical medium is not. Consequently, a number of different options exist for builders, which could include the incorporation of the information directly into the fibreglass construction of a small vessel or by welding a plate inscribed with the information directly onto an aluminum vessel.

For the individual, the new approach has important impacts. Builders of home-built boats, whether used for pleasure or commercial purposes, will no longer be required to obtain compliance notices or hull serial numbers and the owner of a pleasure craft

le statu quo en ce qui concerne les radeaux de sauvetage. Toutefois, le Règlement comprend désormais une disposition qui établit une norme relative à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de prendre les mesures convenant le mieux aux opérations du bâtiment pour offrir un degré de protection adéquat aux passagers et aux participants. En définitive, cette disposition rend les propriétaires et les exploitants responsables de l'efficacité des procédures qu'ils adoptent. Toutefois, si ces derniers souhaitent plutôt respecter une norme prescriptive, TC établira des lignes directrices relativement à l'observation de l'exigence.

Avis de conformité et numéros de série de la coque

Le Règlement intègre un changement fondamental dans la façon dont TC gèrera le programme des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs. Les exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque (qui ne s'appliquent actuellement qu'aux embarcations de plaisance) s'appliqueront désormais aux bâtiments autres que de plaisance un an après l'entrée en vigueur du Règlement, de façon que tous les bâtiments soient certifiés par les fabricants ou importateurs en ce qui concerne les exigences de construction. Pour les bâtiments d'au plus 6 m, l'avis de conformité indique aussi les limites maximales de sécurité recommandées pour le nombre de personnes, la charge brute en kilogrammes et la puissance du moteur (si le bâtiment est muni d'un moteur hors-bord).

Dans le cadre du nouveau système, les fabricants et les importateurs devront affirmer, dans une déclaration de conformité, que le bâtiment est construit conformément à la norme adéquate et calculer les limites de sécurité maximales recommandées en appliquant une méthode établie par le Règlement.

On a discuté abondamment de la nouvelle approche à la gestion des avis de conformité et des numéros de série de la coque avec diverses catégories d'intervenants. La frustration constante associée aux retards de livraison des avis de conformité aux fabricants et aux importateurs de bâtiment a mené les intervenants à recommander un changement important aux propositions initiales. Par conséquent, la nouvelle approche de TC consistait à transférer aux fabricants et aux importateurs la responsabilité de la production effective des avis de conformité. Cette proposition a été présentée aux consultations menées auprès des groupes de l'industrie et aux réunions régionales et nationales du CCMC.

Le fardeau administratif des fabricants ou importateurs de petits bâtiments sera considérablement réduit lorsqu'ils commenceront à produire leurs propres avis de conformité. En vertu du Règlement, le fabricant ou importateur ne sera pas tenu de présenter une longue demande à TC pour chaque modèle de bâtiment, mais devra plutôt seulement transmettre une copie de la déclaration de conformité et présenter un rapport annuel indiquant le nombre de bâtiments identiques produits ou importés au cours de l'année civile et détaillant les renseignements imprimés sur l'avis de conformité rattaché à ce modèle. Le format de ces avis est fixé par la publication TP 1332 mais le support physique ne l'est pas. Ainsi, un certain nombre d'options s'offrent aux fabricants, qui peuvent intégrer les renseignements directement dans la fibre de verre d'un petit bâtiment ou souder une plaque sur un bâtiment en aluminium.

La nouvelle approche a une incidence importante sur les particuliers. Les constructeurs de bâtiments de fabrication artisanale, à vocation commerciale ou de plaisance, n'auront plus à obtenir des avis de conformité ou des numéros de série de la coque, et le

will no longer be responsible for ensuring the presence of a compliance notice and subject to fines for failing to do so. Instead, the responsibility for attaching compliance notices and hull serial numbers to a vessel is the builder's or importer's. If the builder or importer fails to attach a compliance notice at the time of construction, they will be required to provide it when requested by the owner. If the builder or importer is unable to supply the notice or is out of business, the owner need take no further action but may be asked to demonstrate that they have made reasonable attempts to obtain one and would be encouraged to report the manufacturer to TC.

At this time, the Canadian and European standard for the weight of a person is 75 kg, whereas the United States uses a factor equivalent to a weight of 141 lbs (64 kg) when assessing the capacity of a vessel in terms of numbers of persons (the United States Coast Guard is currently reviewing this factor). Thus, the recommended maximum number of persons set out on a compliance notice will differ between a Canadian compliance notice and that required by the United States Coast Guard. Otherwise, there is very little difference between the requirements of the two countries. Even though it will be necessary to print the labels in English and French and certain country-specific information will be required, it should be possible to print the information required by the two countries on a single label for use in either country, thus resulting in reduced administrative burden for producers of imported and exported boats. In addition, since both domestic and foreign builders will be able to produce their own compliance notices, wait times for the issuance of government-printed compliance notices should be eliminated, thus improving the efficiency of the process.

The current requirement for hull serial numbers to be attached to pleasure craft will be extended to non-pleasure vessels one year after the coming into force of the Regulations and all new vessels will be required to bear a secondary or "hidden" hull serial number. However, most builders have been marking hull serial numbers on all the vessels they build. Not only is it a requirement for any vessel sold in the United States, but the presence of hull serial numbers greatly aids police in the recovery of stolen boats. Consequently, there will be very little additional impact on industry.

Construction requirements

Both the previous Regulations and the new Regulations incorporate by reference TP 1332, which makes the construction standards essentially a part of the Regulations. Transport Canada recognizes that the industry is familiar with using a single document as a reference and that stakeholders wish to continue to use a single document that contains all the information necessary to meet the requirements for the construction of a small vessel. In order to facilitate the integration of the regulatory provisions and the modifications to TP 1332, the published standard will contain unofficial references to and quotes from the Regulations.

The end result is that although the revised construction standard will appear somewhat different, it will contain substantively the same information as the 2004 edition of TP 1332. A vessel that is built today to meet the current (2004) edition of the standard should meet the requirements of the 2009 edition because most changes serve to relax rather than tighten the requirements.

propriétaire d'une embarcation de plaisance ne sera plus chargé de veiller à la présence d'un avis de conformité — ni assujéti aux amendes rattachées à l'absence de l'avis. La responsabilité d'apposer des avis de conformité et de marquer des numéros de série de la coque sur un bâtiment incombe au fabricant ou à l'importateur. Si le fabricant ou l'importateur omet de fixer un avis de conformité au moment de la construction, il devra le faire à la demande du propriétaire. Si le fabricant ou l'importateur n'est pas en mesure de produire l'avis ou n'est plus en affaires, le propriétaire n'a pas à prendre d'autres mesures, mais on pourra lui demander de prouver qu'il a fait des tentatives raisonnables pour obtenir un avis et on l'encouragera à signaler le fabricant à TC.

Actuellement, la norme canadienne et européenne relative au poids d'une personne est de 75 kg, alors que les États-Unis utilisent un facteur équivalent à un poids de 141 lb (64 kg). Les États-Unis utilisent cette mesure d'évaluation pour déterminer la capacité d'un bâtiment en termes de nombre de personnes (la Garde côtière des États-Unis réexamine actuellement ce facteur). Ainsi, le nombre maximal de personnes recommandé sur un avis de conformité variera entre le Canada et la Garde côtière des États-Unis. Autrement, la différence est minime entre les exigences des deux pays. Même s'il sera nécessaire d'imprimer les étiquettes en anglais et en français et si l'information spécifique pour certains pays sera requise, il devra être possible pour les deux pays d'imprimer l'information requise sur une seule étiquette. Ceci réduira le fardeau administratif des fabricants de bâtiments importés et exportés. En outre, comme les fabricants canadiens et étrangers seront en mesure de produire leurs propres avis de conformité, les temps d'attente à la délivrance des avis de conformité imprimés par le gouvernement devraient être éliminés, ce qui améliorera l'efficacité du processus.

L'exigence actuelle rattachée aux numéros de série de la coque à marquer sur les embarcations de plaisance s'appliquera également aux bâtiments autres que de plaisance un an après l'entrée en vigueur du Règlement et tous les nouveaux bâtiments devront porter un numéro de série de la coque secondaire ou « caché ». Cependant, la majorité des fabricants marquaient les numéros de série de la coque sur tous les bâtiments construits. Outre le fait que cette exigence s'applique à tout bâtiment vendu aux États-Unis, la présence des numéros de série de la coque aide considérablement la police à retrouver les bâtiments volés. Par conséquent, l'incidence additionnelle sur l'industrie sera très minime.

Exigences en matière de construction

Le règlement précédent et le nouveau règlement incorporent tous les deux par renvoi la publication TP 1332, ce qui fait que les normes de construction font partie intégrante du Règlement. Transports Canada reconnaît que l'industrie sait comment utiliser un document unique comme référence et que les intervenants souhaitent continuer d'utiliser un document unique qui contient toute l'information nécessaire conformément aux exigences de construction d'un petit bâtiment. Par conséquent, afin de faciliter l'intégration des exigences réglementaires et les modifications à la publication TP 1332, la norme publiée comprendra des renvois non officiels et des citations tirées du Règlement.

Le résultat final est que même si la norme revue de construction semble quelque peu différente, elle contiendra pratiquement la même information qu'on trouve dans la publication TP 1332 de 2004. Un bâtiment construit aujourd'hui pour respecter la version actuelle (2004) de la norme respectera facilement la version 2009, car la majorité des changements servent à assouplir plutôt qu'à

Changes to TP 1332 are limited to explanatory material in the introduction, correction of non-technical errors, the addition of provisions required to support the new approach to compliance notices, and the wording and formatting changes that are necessary to maintain the consistency of the standard with respect to the CSA 2001 and the Regulations.

The substantive changes that have been made to the construction requirements include the following:

- Construction requirements for non-pleasure vessels not more than 6 m in length are now identical to the pleasure craft requirements in order to harmonize the construction requirements for all vessels not more than 6 m in length and to simplify the extension of the compliance notice program to non-pleasure vessels with minimum difficulty and cost for builders.
- Relaxation of the ventilation requirements that reflect current boat building practice and harmonize the Canadian ventilation requirements with those of the United States' American Boat and Yacht Council (ABYC) and Europe's ISO.
- Changes to testing of fuel systems to be consistent with the United States' ABYC requirements.
- Provision of alternate means for flooding an enclosed engine space with fire suppressant by the use of a small port through which a portable fire extinguisher may be discharged.
- New requirements for automatic bilge pumps and high bilge-water alarms on small vessels more than 6 m in length in order that bilge spaces which are unobserved will not accumulate enough water to sink a vessel without warning.

Critical safety requirements

The Regulations also specify certain critical safety requirements (e.g. the proper maintenance of underwater penetrations of the hull, ignition protection of electric components, and maintenance of gasoline fuel systems to prevent fire and explosion) for vessels that are not required to be built according to the construction requirements of Part 7 (i.e. tugs, foreign vessels and pleasure craft that were built prior to the existence of the construction standards).

These requirements establish an absolute minimum level of safety and are intended to address a very few vessels at the highest risk. Most vessels that are subject to these requirements already far exceed this minimum level of safety and thus will not be affected.

Large pleasure craft

The previous Regulations required large pleasure craft to be built according to TP 1332. This standard has never been appropriate for large vessels of any type and, in fact, builders of large pleasure craft have generally ignored the requirement, preferring instead to build to the much higher requirements of marine classification societies. Since these vessels are normally very expensive to build, insurance companies and industry associations have

resserrer les exigences. Les changements contenus dans la publication TP 1332 se limitent à des explications dans l'introduction, à la correction d'erreurs non techniques, à l'ajout de dispositions requises à l'appui de la nouvelle approche des avis de conformité et aux changements de formulation et de formatage nécessaires pour conserver la conformité de la norme à la LMMC 2001 et au Règlement.

Voici les changements importants qui ont été apportés aux exigences de construction :

- Les exigences de construction des bâtiments autres que de plaisance d'une longueur maximale de 6 m sont maintenant identiques aux exigences liées aux embarcations de plaisance, ce qui harmonise les exigences pour tous les bâtiments d'une longueur maximale de 6 m et pour simplifier l'application du programme des avis de conformité aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance, dont la difficulté et le coût pour les fabricants sont minimes.
- Assouplissement des exigences en matière de ventilation qui reflète la pratique actuelle de la construction navale et harmonise les exigences canadiennes en matière de ventilation avec celles du American Boat and Yacht Council (ABYC) des États-Unis et de l'ISO de l'Europe.
- Changements apportés aux systèmes d'alimentation en combustible pour les rendre conformes aux exigences américaines du ABYC.
- Mise en place d'autres dispositifs pour inonder une salle des machines fermée à l'aide d'un agent d'extinction, en utilisant un petit orifice par lequel on peut décharger un extincteur portatif d'incendie.
- Nouvelles exigences rattachées aux pompes de cale automatiques et aux alarmes automatiques de niveau de fond de cale élevé sur les petits bâtiments de plus de 6 m de longueur, de façon à éviter que de l'eau s'accumule dans les cales non surveillées au point de faire couler le bâtiment sans avertissement.

Exigences essentielles de sécurité

Le Règlement précise également certaines exigences essentielles en matière de sécurité (par exemple entretien adéquat des orifices de la coque sous la ligne de flottaison, protection des composantes électriques contre l'inflammation et entretien du système d'alimentation en carburant pour prévenir les incendies et les explosions) pour les bâtiments qui ne sont pas tenus d'être construits conformément aux exigences de construction de la partie 7 (c'est-à-dire les remorqueurs, les bâtiments étrangers et les embarcations de plaisance construits avant l'arrivée des normes de construction).

Ces exigences établissent un degré de sécurité minimal absolu et visent un nombre de bâtiments négligeable qui présentent les risques les plus élevés. La plupart des bâtiments assujettis à ces exigences respectent déjà de loin ce degré de sécurité minimal et ne seront donc pas visés.

Grandes embarcations de plaisance

Le règlement précédent exigeait que les grandes embarcations de plaisance soient construites conformément à la publication TP 1332. Cette norme n'a jamais été adaptée aux grands bâtiments de tout type et, en fait, les constructeurs de grandes embarcations de plaisance n'ont généralement pas tenu compte de cette exigence, préférant plutôt construire les bâtiments en fonction des exigences beaucoup plus rigoureuses des sociétés de classification

historically ensured that there are very few safety issues. Therefore, in order to incorporate industry best practices, the Regulations exempt pleasure craft more than 24 m in length from the requirements for compliance notices in Part 8 and requires they be built according to “the recommended practices and standards for marine use issued by a marine classification society, standards development organization, industrial or trade organization, government, government agency or international body” that are recognized by the marine industry for that type of vessel.

Application of construction standards to existing non-pleasure vessels

The Regulations also contain revised criteria for the application of the construction requirements to non-pleasure vessels built prior to the introduction of construction requirements for those vessels in 2005. The previous Regulations provided that any vessel constructed prior to April 1, 2005, must be brought into compliance with the 2004 edition of TP 1332, as far as it is reasonable and practicable to do so, within three years of its first inspection by a steamship inspector. This requirement has proven difficult to administer due to the subjectivity of the term “reasonable and practicable” and due to the fact that a vessel could avoid the need to comply if it could avoid inspection, creating a significant disincentive to compliance.

The Regulations modify this approach to older non-pleasure vessels in two ways:

- By removing the disincentive to compliance and encouraging communication between the vessel owner and TC.
- By introducing the concept of “critical safety elements” in which a series of vessel systems are identified as being critical to safety. A vessel need not comply with the requirements that are not critical to safety if it is fundamentally sound with respect to the systems that are critical and the modifications required in order to meet the non-critical requirements would be so extensive as to make it “unreasonable or impractical” to comply. In addition, the Minister may take certain measures such as restricting the area of operation to match the vessel’s design limitations or requiring additional safety equipment.

These provisions will ensure that existing non-pleasure vessels built before the application of TP 1332 will be safe for their intended purpose.

Stability

Lack of stability has been identified in a number of high-profile cases in both Canada and the United States in recent years. The Regulations clarify the application of stability standards to the construction of various types of vessels and also provide alternative mechanisms for demonstrating stability in the case of unusual vessels or situations. These provisions do not apply to vessels constructed before April 1, 2005, if they have not changed the nature of their service since that time.

maritime. Comme la construction de ces bâtiments est normalement très coûteuse, les compagnies d’assurance et les associations de l’industrie ont toujours veillé à ce que les problèmes de sécurité soient rares. Par conséquent, afin d’intégrer les pratiques exemplaires de l’industrie, le Règlement exempte les embarcations de plaisance d’une longueur supérieure à 24 m des exigences en matière d’avis de conformité de la partie 8 et exige que ces embarcations soient construites conformément « aux normes et pratiques recommandées applicables » visant l’usage maritime qui sont publiées, par une société de classification maritime, un organisme d’élaboration de normes, une organisation commerciale ou industrielle, un gouvernement, un organisme gouvernemental ou une organisation internationale, et reconnues par l’industrie maritime pour ce type de bâtiment.

Application des normes de construction aux bâtiments existants autres que des embarcations de plaisance

Le Règlement contient également des critères révisés sur l’application des normes de construction aux bâtiments autres que de plaisance construits avant l’introduction des exigences en matière de construction de ces bâtiments en 2005. Le règlement précédent stipulait que tout bâtiment construit avant le 1^{er} avril 2005 devait être conforme à l’édition 2004 de la publication TP 1332, du moment que cela soit raisonnable et pratique, dans les trois ans suivant sa première inspection par un inspecteur des navires à vapeur. Cette exigence a été difficile à appliquer en raison de la subjectivité de l’expression « raisonnable et pratique » et du fait qu’un bâtiment pouvait éviter le besoin de se conformer s’il pouvait se soustraire à l’inspection — ce qui dissuadait beaucoup les propriétaires de se conformer.

Le Règlement modifie cette approche de deux façons pour les bâtiments autres que des embarcations de plaisance construites depuis un certain temps :

- On élimine le moyen de dissuasion en matière de conformité et on encourage la communication entre le propriétaire d’un bâtiment et TC.
- On instaure le concept d’« éléments essentiels de sécurité », dans lequel on indique une série de systèmes de bâtiments qui sont essentiels à la sécurité. Un bâtiment n’a pas à être conforme aux exigences non essentielles de sécurité s’il est fondamentalement conforme sur le plan des systèmes essentiels et si les modifications requises pour satisfaire aux exigences non essentielles seraient à ce point importantes qu’elles rendraient la conformité du bâtiment « déraisonnable ou impossible ». En outre, le ministre peut prendre certaines mesures, comme restreindre la zone d’utilisation pour tenir compte des limites de conception du bâtiment ou exiger de l’équipement de sécurité supplémentaire.

Ces dispositions permettront d’assurer la sécurité des bâtiments autres que de plaisance actuels construits avant l’application de la publication TP 1332, selon leur utilisation prévue.

Stabilité

Au cours des dernières années, le manque de stabilité a été cité dans un grand nombre d’affaires importantes, tant au Canada qu’aux États-Unis. Le Règlement précise l’application des normes sur la stabilité à la construction de divers types de bâtiments et présente d’autres mécanismes permettant d’attester la stabilité de bâtiments inhabituels ou dans des situations inhabituelles. Ces dispositions ne s’appliquent pas aux bâtiments construits avant le 1^{er} avril 2005 si la nature de leurs activités n’a pas changé depuis.

The Regulations further require that all non-pleasure vessels must possess adequate stability to safely carry out their intended operations and must not operate in conditions or under circumstances that exceed their design criteria. This provision may require a small number of owners to modify their vessels or the nature of their operation in order to operate safely. In each of the five TC regions, there are only a few handfuls of vessels that have been identified as deficient in this manner, generally as a result of after-market modifications. However, these vessels are at the highest risk and are over-represented in the fatality statistics. This requirement will give marine safety inspectors the tool they need to ensure that these vessels are assessed for stability and either the vessel or its operations modified if they are deficient.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada engages in extensive outreach activities for pleasure craft and non-pleasure vessels, both directly and through partnerships with other agencies such as the Canadian Coast Guard Auxiliary (CCGA), Canadian Red Cross, Lifesaving Society and others. In addition, TC publishes, in both official languages, the *Safe Boating Guide* for pleasure craft and the *Small Commercial Vessel Safety Guide* for non-pleasure vessels. In 2008, 626 000 copies of a new edition of the *Safe Boating Guide* were published and distributed to regional TC offices for distribution to stakeholders. Transport Canada has also distributed 25 000 copies of the *Small Commercial Vessel Safety Guide*. In 2009, new editions of these two guides (including at least 25 000 copies of the *Small Commercial Vessel Safety Guide* and 750 000 copies of the *Safe Boating Guide*) containing the relevant information from the Regulations will be available in advance of the boating season. Also, TC will publish documents in print and on its Web site outlining the differences between the previous Regulations and the new Regulations.

Requirements for compliance notices and hull serial numbers to be attached to non-pleasure vessels and for builders of all vessel types to prepare their own compliance notices will come into force one year after the Regulations in order to provide time for builders and importers to learn about and prepare for their responsibilities. Information will be distributed through boat builder associations, marine trades associations and the National Marine Manufacturer's Association.

For the first year after the coming into force of the Regulations, the Minister will continue to issue compliance notices as is currently the practice, though builders who wish to develop their own compliance notices immediately will be encouraged to do so.

Once the new requirements come into effect, TC officials will no longer be engaged in calculating safe limits for vessels as a service to builders and importers. Instead, their efforts will be redirected to ensuring compliance with the construction requirements. Marine safety inspectors will focus more of their attention on inspections of boat building facilities instead of first inspections of individual vessels, thus resulting in more effective use of TC resources.

En outre, le Règlement exige que tous les bâtiments autres que de plaisance offrent une stabilité adéquate pour mener leurs activités prévues en toute sécurité et qu'ils ne soient pas utilisés dans des conditions ou des circonstances qui ne correspondent pas à leurs critères de conception. À cause de cette disposition, un petit nombre de propriétaires pourraient devoir modifier leurs bâtiments ou la nature de leurs activités afin de naviguer de façon sécuritaire. Dans chacune des cinq régions de TC, on ne trouve qu'un petit nombre de bâtiments jugés défectueux à cet égard, généralement en raison des modifications après fabrication. Cependant, ces bâtiments posent un risque très élevé et sont surreprésentés dans les statistiques sur les décès. Cette exigence fournira aux inspecteurs de la Sécurité maritime l'outil dont ils ont besoin pour assurer que ces bâtiments sont évalués sur le plan de la stabilité et que le bâtiment ou ses activités sont modifiés, s'ils sont défectueux.

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada mène d'importantes activités de sensibilisation pour les embarcations de plaisance et les bâtiments autres que de plaisance, soit directement ou dans le cadre de partenariats formés avec d'autres organismes, tels que la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), la Croix-Rouge canadienne, la Société de sauvetage, etc. En outre, TC publie, dans les deux langues officielles, le *Guide de sécurité nautique* pour les embarcations de plaisance et le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* pour les autres embarcations. En 2008, quelque 626 000 exemplaires d'une nouvelle édition du *Guide de sécurité nautique* ont été publiés et distribués dans les bureaux régionaux de TC, pour diffusion aux intervenants. Transports Canada a également distribué 25 000 exemplaires du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*. En 2009, de nouvelles éditions de ces guides (dont au moins 25 000 exemplaires du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* et 750 000 exemplaires du *Guide de sécurité nautique*) contenant les renseignements pertinents tirés du Règlement seront disponibles avant la saison de navigation de plaisance. Par ailleurs, TC publiera des documents sur papier et sur son site Web pour décrire les différences entre le règlement précédent et le nouveau règlement.

Les exigences liées aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque à être apposés aux bâtiments autres que de plaisance et les exigences selon lesquelles les constructeurs de tout type de bâtiment doivent préparer leurs propres avis de conformité prendront effet un an après le Règlement, ce qui laissera aux fabricants et aux importateurs le temps de s'informer et de se préparer à assumer leurs responsabilités. L'information sera communiquée par les associations de constructeurs de bateaux, les associations de métiers de la mer et la National Marine Manufacturer's Association.

Au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du Règlement, le ministre continuera de délivrer des avis de conformité selon la pratique actuelle. Toutefois, les constructeurs qui souhaitent produire leurs propres avis de conformité immédiatement seront encouragés à le faire.

Dès que les nouvelles exigences entreront en vigueur, les fonctionnaires de TC cesseront de calculer les limites de sécurité pour les bâtiments, calcul qui constitue un service offert aux fabricants et aux importateurs. Leurs efforts seront plutôt réorientés vers l'assurance de la conformité aux exigences de construction. Les inspecteurs de la sécurité maritime accorderont davantage d'attention aux inspections des installations de construction navale plutôt qu'aux premières inspections de chaque bâtiment, ce qui se traduira par une utilisation plus efficace des ressources de TC.

Police and other enforcement agencies, such as certain provincial conservation officers, are currently designated under the CSA 2001 to ensure compliance with and enforce regulations pertaining to pleasure craft. In addition, numerous police agencies conducting marine enforcement have been authorized under section 12 of the CSA 2001 to ensure compliance with and enforce the Regulations with respect to non-pleasure vessels not more than 24 m in length. Transport Canada has historically sought out enforcement partners in order to carry out enforcement of regulations pertaining to small vessels. The ongoing challenge will not be to find new enforcement partners, but to ensure that existing partners are conversant with the new requirements. No increase in the cost of enforcement is expected.

To this end, TC is developing a guide for police for enforcing all CSA 2001 regulations that apply to small vessels. Transport Canada officials are being trained in the new requirements and will engage local and regional police agencies to provide regulatory training and guidance.

Enforcement is by way of summary conviction and ticketing under the *Contraventions Act* and its regulations. The *Contraventions Regulations* provide for the issuance of tickets with prescribed fine amounts for contraventions of the Regulations. Simultaneously with the Regulations, new fines schedules are being developed for the *Contraventions Regulations* in order to ensure that when the Regulations come into force, efficient enforcement is made possible.

Transport Canada is also developing schedules of violations relating to the *Small Vessel Regulations* so that enforcement may also be conducted by marine safety inspectors under the CSA 2001 *Administrative Monetary Penalties Regulations* with respect to non-pleasure vessels.

When proceeding by way of summary conviction, the CSA 2001 provides for maximum penalties upon conviction of \$1,000,000 or 18 months imprisonment or both, for non-pleasure vessels. For pleasure craft, the maximum penalty is \$10,000, except for offences relating to the manufacture or sale of a pleasure craft, in which case the maximum penalty is \$100,000 or one year imprisonment, or both.

Performance measurement and evaluation

Transport Canada uses a number of sources of information to assess the efficacy of prevention and enforcement activities related to small vessels. Since injuries and property damage are difficult to measure, TC has focused on fatalities as the key indicator of the success of its programs.

Accidents and incidents on non-pleasure vessels are required by law to be reported to the TSB of Canada, but incidents that do not result in fatality often go unreported. However, TC is confident that all fatalities resulting from incidents on small non-pleasure vessels are reported. Consequently, the TSB database has become one of the primary sources of information. By focusing on non-pleasure vessels fatalities and following trends in fatality rates, the information allows for a reasonably accurate

La police et les autres organismes d'application de la loi, comme certains agents de conservation provinciaux, sont actuellement des agents de l'autorité qui, en vertu de la LMMC 2001, peuvent vérifier la conformité des embarcations de plaisance et contrôler l'application de la réglementation. En outre, de nombreux services de police faisant respecter la réglementation maritime ont été autorisés, en vertu de l'article 12 de la LMMC 2001, à contrôler l'application du Règlement et à vérifier la conformité des bâtiments autres que les embarcations de plaisance d'une longueur maximale de 24 m. De tout temps, TC a fait appel à des partenaires d'application pour faire respecter la réglementation relative aux petits bâtiments. Le défi à relever n'est pas de trouver de nouveaux partenaires d'application, mais plutôt de veiller à ce que les partenaires actuels connaissent bien les nouvelles exigences. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application.

À cette fin, TC élabore actuellement un guide à l'intention de la police pour l'application de tous les règlements de la LMMC 2001 visant les petits bâtiments. Des fonctionnaires de TC sont formés à l'égard des nouvelles exigences et ils amèneront les services de police locaux et régionaux à offrir une formation et des conseils sur la réglementation.

Le contrôle d'application se fait par procédure sommaire et signification de procès-verbal en vertu de la *Loi sur les contraventions* et de ses règlements connexes. Le *Règlement sur les contraventions* prévoit la délivrance de procès-verbaux avec amendes pour les contraventions au Règlement. Parallèlement à la préparation du Règlement, on élabore de nouveaux barèmes d'amendes pour le *Règlement sur les contraventions* afin qu'on puisse, une fois le Règlement en vigueur, mener des activités de contrôle d'application efficaces.

Transports Canada établit également des barèmes d'infractions au *Règlement sur les petits bâtiments*, de façon que les inspecteurs de la sécurité maritime puissent aussi mener des activités d'application relativement aux bâtiments autres que des embarcations de plaisance, conformément au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* pris en vertu de la LMMC 2001.

Dans le cadre d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, la LMMC 2001 prévoit, en ce qui concerne les bâtiments autres que les embarcations de plaisance, une amende maximale de 1 000 000 \$ ou un emprisonnement maximal de 18 mois, ou les deux peines. Pour ce qui est des embarcations de plaisance, la LMMC 2001 prévoit une amende maximale de 10 000 \$, sauf dans le cas des infractions relatives à la fabrication ou à la vente d'une embarcation de plaisance, auquel cas l'amende maximale est de 100 000 \$ ou un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux peines.

Mesures de rendement et évaluation

Transports Canada a recours à un grand nombre de sources d'information pour évaluer l'efficacité des activités de prévention et d'application liées aux petits bâtiments. Comme les blessures et les dommages matériels sont difficiles à évaluer, TC s'est concentré sur les décès, qu'il considère comme le principal indicateur de ses programmes.

Selon la loi, les accidents et incidents survenus sur des bâtiments autres que de plaisance doivent être signalés au BST du Canada, mais les incidents qui ne causent pas de décès sont souvent non signalés. Cependant, TC est certain que tous les décès attribuables à un incident mettant en cause un petit bâtiment autre que de plaisance sont signalés. Par conséquent, la base de données du BST est devenue une des principales sources d'information. Puisqu'elle est axée sur les décès pour les bâtiments autres

trend analysis. Transport Canada is continuing to develop sources of information for injury and property damage.

The Canadian Red Cross and the Lifesaving Society produce annual drowning reports, partly funded by TC. Though the focus of these reports is drowning, they also include non-drowning boating deaths and, consequently, annual information and trends are easily extracted from these reports, and regulatory programs focused in order to address the portion of the population most at risk.

Other sources of information are the CCG search and rescue database and TC's own BIASS database which provides information about all vessels built or imported for sale in Canada, and which provides important information about the distribution of vessel sizes and types. Once the new requirements for non-pleasure vessels are in force, the BIASS database will be a valuable resource for predicting the evolution of vessel types and sizes.

The TC Small Vessel Monitoring and Inspection System is being populated with information from the inspection of small vessels by marine safety inspectors, and soon will also include the reports from owners of vessels being placed into service. This information will assist TC in evaluating the vessels at greatest risk for targeted risk-based inspections.

Contact

Kevin Monahan
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AM SX)
Transport Canada, Marine Safety
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: 613-998-8207
Fax: 613-991-5670
Email: kevin.monahan@tc.gc.ca

que des embarcations de plaisance et examine les tendances des taux de mortalité, l'information permet d'effectuer une analyse des tendances raisonnablement exacte. Transports Canada continue de chercher des sources d'information sur les blessures et les dommages matériels.

La Croix-Rouge canadienne et la Société de sauvetage produisent des rapports annuels sur les noyades, en partie financés par TC. Bien que ces rapports portent principalement sur les noyades, ils indiquent également les décès autres que ceux par noyade et il est donc facile d'en extraire les données et les tendances pour une année et de mettre en œuvre des programmes de réglementation ciblés sur le groupe de population qui présente le risque le plus élevé.

Les autres sources d'information sont la base de données sur la recherche et le sauvetage de la GCC et la propre base de données du SISE de TC, qui donne des renseignements sur tous les bâtiments construits ou importés pour être vendus au Canada et de l'information importante sur la répartition des tailles et des types de bâtiments. Dès que les nouvelles exigences relatives aux bâtiments autres que de plaisance entreront en vigueur, la base de données du SISE deviendra une ressource précieuse permettant de prévoir l'évolution des types et des tailles des bâtiments.

Le Système de surveillance et d'inspection des petits bâtiments de TC contient des renseignements tirés de l'inspection des petits bâtiments effectuée par les inspecteurs de la sécurité maritime et renfermera bientôt les rapports des propriétaires des bâtiments mis en service. Ces renseignements aideront TC à évaluer les bâtiments qui présentent le risque le plus élevé en prévision des inspections ciblées fondées sur le risque.

Personne-ressource

Kevin Monahan
Gestionnaire de projet
Services de réglementation et assurance de la qualité (AM SX)
Transports Canada, Sécurité maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : 613-998-8207
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : kevin.monahan@tc.gc.ca

Registration
SOR/2010-92 April 29, 2010

CONTRAVENTIONS ACT

Regulations Amending the Contraventions Regulations

P.C. 2010-547 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 8^a of the *Contraventions Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CONTRAVENTIONS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Part II of Schedule I.1 to the *Contraventions Regulations*¹ is replaced by the following:

PART II

SMALL VESSEL REGULATIONS

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1.	3 and 5(1)(a)	(a) Operating vessel with safety equipment not in good working order	200
		(b) Permitting person to operate vessel with safety equipment not in good working order	200
2.	3 and 5(1)(b)	(a) Operating vessel with safety equipment not readily accessible and available for immediate use	200
		(b) Permitting person to operate vessel with safety equipment not readily accessible and available for immediate use	200
3.	3 and 5(1)(c)	(a) Operating vessel with safety equipment not maintained or replaced in accordance with manufacturer's instructions or recommendations	200
		(b) Permitting person to operate vessel with safety equipment not maintained or replaced in accordance with manufacturer's instructions or recommendations	200

Enregistrement
DORS/2010-92 Le 29 avril 2010

LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions

C.P. 2010-547 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 8^a de la *Loi sur les contraventions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES CONTRAVENTIONS

MODIFICATION

1. La partie II de l'annexe I.1 du *Règlement sur les contraventions*¹ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE II

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1.	3 et 5(1)a)	a) Utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas en bon état de fonctionnement	200
		b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas en bon état de fonctionnement	200
2.	3 et 5(1)b)	a) Utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate	200
		b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate	200
3.	3 et 5(1)c)	a) Utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas entretenu et remplacé conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant	200
		b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment dont l'équipement de sécurité n'est pas entretenu et remplacé conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant	200

^a S.C. 1996, c. 7, s. 4

^b S.C. 1992, c. 47

¹ SOR/96-313

^a L.C. 1996, ch. 7, art. 4

^b L.C. 1992, ch. 47

¹ DORS/96-313

PART II — *Continued*PARTIE II (*suite*)SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Description abrégée	Amende (\$)
4.	3 and 7(1)	(a) Operating vessel with life-saving appliance not bearing a mark or label indicating approval by the Minister (b) Permitting person to operate vessel with life-saving appliance not bearing a mark or label indicating approval by the Minister	200 200	4.	3 et 7(1)	a) Utiliser un bâtiment sans que les engins de sauvetage soient d'un type approuvé par le ministre et portent une marque ou une étiquette indiquant l'approbation b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment sans que les engins de sauvetage soient d'un type approuvé par le ministre et portent une marque ou une étiquette indiquant l'approbation	200 200
5.	9	Altering personal flotation device or lifejacket in a way that compromises its original structural integrity or diminishes the integrity or readability of its markings	200	5.	9	Modifier un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques	200
6.	10(1)	(a) Failing to wear personal flotation device or lifejacket in open vessel if device or lifejacket is of inflatable type (b) Failing to wear personal flotation device or lifejacket on deck or in cockpit of vessel that is not open if device or lifejacket is of inflatable type	200 200	6.	10(1)	a) Ne pas porter un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage, s'ils sont de type gonflable, à bord d'un bâtiment non ponté b) Ne pas porter un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage, s'ils sont de type gonflable, sur les ponts ou dans le cockpit à bord d'un bâtiment ponté	200 200
7.	3 and 10(3)	(a) Operating personal watercraft without all required personal flotation devices or lifejackets on board being inherently buoyant (b) Permitting person to operate personal watercraft without all required personal flotation devices or lifejackets on board being inherently buoyant	200 200	7.	3 et 10(3)	a) Utiliser une motomarine sans que les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés à bord soient d'un matériel insubmersible. b) Permettre à une personne d'utiliser une motomarine sans que les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés à bord soient d'un matériel insubmersible	200 200
8.	101(a)	(a) Operating pleasure craft that is not licensed (b) Permitting person to operate pleasure craft that is not licensed	250 250	8.	101a)	a) Utiliser une embarcation de plaisance sans qu'un permis ait été délivré à l'égard de celle-ci b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance sans qu'un permis ait été délivré à l'égard de celle-ci	250 250
9.	101(b)	(a) Operating pleasure craft without copy of licence on board (b) Permitting person to operate pleasure craft without copy of licence on board	250 250	9.	101b)	a) Utiliser une embarcation de plaisance sans qu'il y ait à bord une copie du permis b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance sans qu'il y ait à bord une copie du permis	250 250
10.	101(c)	(a) Operating pleasure craft if owner's name and address on licence are not accurate (b) Permitting person to operate pleasure craft if owner's name and address on licence are not accurate	250 250	10.	101c)	a) Utiliser une embarcation de plaisance lorsque les nom et adresse du propriétaire sur le permis ne sont pas exacts b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance lorsque les nom et adresse du propriétaire sur le permis ne sont pas exacts	250 250
11.	110	(a) Owner operating pleasure craft marked with a number that could be confused with a licence number or registration number (b) Owner permitting person to operate pleasure craft marked with a number that could be confused with a licence number or registration number	250 250	11.	110	a) Fait, pour le propriétaire, d'utiliser une embarcation de plaisance marquée d'un numéro pouvant être confondu avec celui d'un permis ou d'une immatriculation b) Fait, pour le propriétaire, de permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance marquée d'un numéro pouvant être confondu avec	250 250

PART II — *Continued*

PARTIE II (*suite*)

SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Colonie I Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Colonie II Description abrégée	Colonie III Amende (\$)
12.	201	Operator of a pleasure craft failing to take all reasonable steps to ensure safety of craft and of persons on board	300	12.	201	celui d'un permis ou d'une immatriculation Fait, pour l'utilisateur d'une embarcation de plaisance, de ne pas prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité de celle-ci et des personnes à son bord	300
13.	3 and 204(a)	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board	200 plus 100 for each additional device or lifejacket missing 200 plus 100 for each additional device or lifejacket missing	13.	3 et 204(a)	a) Utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord	200, plus 100 par vêtement ou gilet manquant additionnel 200 plus 100 par vêtement ou gilet manquant additionnel
14.	3 and 204(b)	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without reboarding device on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without reboarding device on board	200 200	14.	3 et 204(b)	a) Utiliser une embarcation de plaisance — autre qu'à propulsion humaine — non munie d'un dispositif de remontée à bord b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance — autre qu'à propulsion humaine — non munie d'un dispositif de remontée à bord	200 200
15.	3 and 204(c)	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without prescribed additional personal life-saving appliances on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without prescribed additional personal life-saving appliances on board	200 200	15.	3 et 204(c)	a) Utiliser une embarcation de plaisance — autre qu'à propulsion humaine — sans qu'il y ait à bord les engins de sauvetage individuels additionnels réglementaires b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance — autre qu'à propulsion humaine — sans qu'il y ait à bord les engins de sauvetage individuels additionnels réglementaires	200 200
16.	3 and 205	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without prescribed visual signals on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without prescribed visual signals on board	200 200	16.	3 et 205	a) Utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord les signaux visuels réglementaires b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord les signaux visuels réglementaires	200 200
17.	3 and 206	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without prescribed vessel safety equipment on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without prescribed vessel safety equipment on board	200 200	17.	3 et 206	a) Utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de sécurité de bâtiment réglementaire b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de sécurité de bâtiment réglementaire	200 200
18.	3 and 207	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without prescribed navigation equipment on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without prescribed navigation equipment on board	200 200	18.	3 et 207	a) Utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de navigation réglementaire b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de navigation réglementaire	200 200

PART II — *Continued*

PARTIE II (*suite*)

SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
19.	3 and 208	(a) Operating non-human-powered pleasure craft without prescribed firefighting equipment on board (b) Permitting person to operate non-human-powered pleasure craft without prescribed firefighting equipment on board	200 plus 100 for each additional piece of equipment missing 200 plus 100 for each additional piece of equipment missing	19.	3 et 208	ait à bord l'équipement de navigation réglementaire a) Utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord le matériel réglementaire de lutte contre l'incendie b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance autre qu'à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord le matériel réglementaire de lutte contre l'incendie	200, plus 100 pour chaque article de matériel manquant additionnel 200, plus 100 pour chaque article de matériel manquant additionnel
20.	3 and 209(1)	(a) Operating human-powered pleasure craft without personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board (b) Permitting person to operate human-powered pleasure craft without personal flotation device or lifejacket of appropriate size for each person on board	200 plus 100 for each additional device or lifejacket missing 200 plus 100 for each additional device or lifejacket missing	20.	3 et 209(1)	a) Utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord	200, plus 100 par vêtement ou gilet manquant additionnel 200, plus 100 par vêtement ou gilet manquant additionnel
21.	3 and 209(2)	(a) Operating human-powered pleasure craft in whitewater with personal flotation device or lifejacket that is not inherently buoyant (b) Permitting person to operate human-powered pleasure craft in whitewater with personal flotation device or lifejacket that is not inherently buoyant	200 plus 100 for each additional device or lifejacket of inappropriate type 200 plus 100 for each additional device or lifejacket of inappropriate type	21.	3 et 209(2)	a) Utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine en eaux vives sans que les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage à bord soient d'un matériau insubmersible b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine en eaux vives sans que les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage à bord soient d'un matériau insubmersible	200, plus 100 par vêtement ou gilet de type inadéquat additionnel 200, plus 100 par vêtement ou gilet de type inadéquat additionnel
22.	3 and 210	(a) Operating human-powered pleasure craft without prescribed life-saving appliances on board (b) Permitting person to operate human-powered pleasure craft without prescribed life-saving appliances on board	200 200	22.	3 et 210	a) Utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord les engins de sauvetage réglementaires b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord les engins de sauvetage individuels réglementaires	200 200
23.	3 and 211	(a) Operating human-powered pleasure craft without prescribed vessel safety and navigation equipment on board (b) Permitting person to operate human powered pleasure craft without prescribed vessel safety and navigation equipment on board	200 200	23.	3 et 211	a) Utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de sécurité de bâtiment et l'équipement de navigation réglementaires b) Permettre à une personne d'utiliser une embarcation de plaisance à propulsion humaine sans qu'il y ait à bord l'équipement de sécurité de bâtiment réglementaire et l'équipement de navigation réglementaires	200 200

PART II — *Continued*PARTIE II (*suite*)SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
24.	604(1) or 721(1)	Installing fuel-burning appliance or system on vessel without conforming to recommended practices and standards	250	24.	604(1) ou 721(1)	Installer à bord d'un bâtiment un appareil ou un système à combustion non conforme aux normes et pratiques recommandées	250
25.	604(3) or 721(3)	Installing fuel-burning appliance or system that uses gaseous fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas or naphtha on vessel in a manner that permits ingress or trapping of the fuel or vapours below deck	250	25.	604(3) ou 721(3)	Installer, à bord d'un bâtiment, un appareil ou un système à combustion fonctionnant au combustible gazeux, au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé ou au naphte de manière à permettre au combustible ou aux vapeurs de pénétrer sous le pont ou d'y être emprisonnés	250
26.	605 or 723	(a) Installing fuel tank or fuel system on vessel in a manner that permits leakage or spillage of fuel (b) Maintaining fuel tank or fuel system on vessel in a manner that permits leakage or spillage of fuel	250 250	26.	605 ou 723	a) Installer, à bord d'un bâtiment, un réservoir à combustible ou un système d'alimentation en combustible de manière à permettre des fuites ou des déversements de combustible b) Entretien, à bord d'un bâtiment, un réservoir à combustible ou un système d'alimentation en combustible de manière à permettre des fuites ou des déversements de combustible	250 250
27.	607 or 722	(a) Installing below deck on vessel a gasoline-fuelled inboard engine without the carburetor or throttle body fuel injector being fitted with a flame arrestor (b) Enclosing by boxing on vessel a gasoline-fuelled inboard engine without the carburetor or throttle body fuel injector being fitted with a flame arrestor	250 250	27.	607 ou 722	a) Installer, à bord d'un bâtiment, au-dessous du pont, un moteur à-bord qui utilise de l'essence comme carburant sans que le carburateur ou l'injecteur monopoint soit muni d'un pare-flammes b) Renfermer dans un encaissement un moteur à-bord qui utilise de l'essence comme carburant sans que le carburateur ou l'injecteur monopoint soit muni d'un pare-flammes	250 250
28.	717(4)	Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel failing to provide end user or reseller with document setting out design limitations	250	28.	717(4)	Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment, de ne pas fournir à l'utilisateur final ou au revendeur un document précisant les limites de conception du bâtiment	250
29.	801(4)(a)	Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel not fitted with a compliance notice failing to provide owner with compliance notice	250	29.	801(4)(a)	Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment qui ne porte pas d'avis de conformité, de ne pas en fournir un au propriétaire	250
30.	801(4)(b)	(a) Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel fitted with an inaccurate compliance notice failing to inform Minister (b) Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel fitted with an inaccurate compliance notice failing to provide owner with accurate compliance notice	250 250	30.	801(4)(b)	a) Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment, de ne pas aviser le ministre que le bâtiment porte un avis de conformité inexact b) Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment qui porte un avis de conformité inexact, de ne pas fournir un avis de conformité exact au propriétaire	250 250
31.	803(2)	Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel failing to provide declaration of conformity to reseller or end user and to Minister	250	31.	803(2)	Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment, de ne pas fournir une déclaration de conformité à l'utilisateur final ou au revendeur et au ministre	250
32.	803(4)	Reseller of a vessel failing to provide a declaration of conformity to another reseller or end user	250	32.	803(4)	Fait, pour le revendeur du bâtiment, de ne pas fournir une déclaration de conformité à un autre revendeur ou à l'utilisateur final	250

PART II — *Continued*PARTIE II (*suite*)SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Description abrégée	Amende (\$)
33.	810(a)	(a) Removing a compliance notice or builder's plate from personal watercraft (b) Altering a compliance notice or builder's plate on personal watercraft	350 350	33.	810(a)	a) Enlever d'une motomarine un avis de conformité ou la plaque du constructeur b) Modifier sur une motomarine un avis de conformité ou la plaque du constructeur	350 350
34.	810(b)	Defacing a compliance notice	350	34.	810(b)	Détériorer un avis de conformité	350
35.	810(c)	Unlawfully attaching a notice, plate or label to vessel that indicates vessel meets the construction requirements	350	35.	810(c)	Fixer illégalement sur un bâtiment un avis, une plaque ou une étiquette indiquant que celui-ci est conforme aux exigences de construction	350
36.	810(d)	Attaching to vessel a compliance notice that contains untrue information	500	36.	810(d)	Fixer sur un bâtiment un avis de conformité qui contient de faux renseignements	500
37.	901	Person who operates or permits another person to operate a vessel failing to ensure that it is marked with hull serial number	250	37.	901	Fait, pour l'utilisateur d'un bâtiment ou la personne qui permet son utilisation, de ne pas veiller à ce qu'il soit marqué d'un numéro de série de la coque	250
38.	902(1)	(a) Altering hull serial number (b) Defacing hull serial number (c) Removing hull serial number	350 350 350	38.	902(1)	a) Modifier le numéro de série de la coque b) Détériorer le numéro de série de la coque c) Enlever le numéro de série de la coque	350 350 350
39.	903(2)	Builder, manufacturer or rebuilder of a vessel failing to permanently mark hull serial number on hull of vessel before first sale to reseller or end user	250	39.	903(2)	Fait, pour le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment de ne pas marquer le numéro de série de coque de façon permanente sur la coque de celui-ci avant qu'il soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final	250
40.	903(3)	Importer of a vessel failing to ensure a hull serial number is permanently marked on hull of vessel before first sale to reseller or end user	250	40.	903(3)	Fait, pour l'importateur d'un bâtiment, de ne pas veiller à ce que le numéro de série de la coque soit marqué de façon permanente sur la coque de celui-ci avant qu'il soit vendu pour la première fois à un revendeur ou à un utilisateur final	250
41.	903(11)	(a) Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel failing to provide owner with hull serial number on a plate or label on request (b) Builder, manufacturer, rebuilder or importer of a vessel failing to permanently mark hull serial number on vessel on request	350 350	41.	903(11)	a) Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment, de ne pas fournir, sur demande, le numéro de série de la coque sur une plaque ou une étiquette b) Fait, pour le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur d'un bâtiment, de ne pas marquer de façon permanente, sur demande, le numéro de série de la coque sur le bâtiment	350 350
42.	903(13)	Builder, manufacturer or rebuilder of a vessel using the same hull serial number on more than one vessel	500	42.	903(13)	Fait, pour le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur d'un bâtiment, d'utiliser le même numéro de série de la coque sur plus d'un bâtiment	500
43.	1000(1)	(a) Operating power-driven vessel without a muffler that is in good working order (b) Permitting person to operate power-driven vessel without a muffler that is in good working order	250 250	43.	1000(1)	a) Utiliser un bâtiment à propulsion mécanique non pourvu d'un silencieux en bon état de fonctionnement b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique non pourvu d'un silencieux en bon état de fonctionnement	250 250

PART II — *Continued*PARTIE II (*suite*)SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Item	Column I Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)	Article	Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Description abrégée	Amende (\$)
44.	1000(2)	(a) Operating vessel with a muffler cut-out or by-pass that is not visibly disconnected (b) Permitting person to operate vessel with a muffler cut-out or by-pass that is not visibly disconnected	500 500	44.	1000(2)	a) Utiliser un bâtiment dont le silencieux est muni d'un clapet d'échappement ou d'un dispositif de dérivation sans que ceux-ci soient visiblement déconnectés b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment dont le silencieux est muni d'un clapet d'échappement ou d'un dispositif de dérivation sans que ceux-ci soient visiblement déconnectés	500 500
45.	1001	Starting gasoline-powered vessel without operating engine space blower for at least four minutes immediately before starting engine	250	45.	1001	Démarrer le moteur d'un bâtiment propulsé par un moteur à essence avant que le ventilateur du compartiment moteur n'ait fonctionné au moins quatre minutes immédiatement avant le démarrage	250
46.	1002(1)	Permitting leakage of fuel within or from vessel	500	46.	1002(1)	Permettre les fuites de combustible à l'intérieur ou à partir d'un bâtiment	500
47.	1002(2)	Permitting fuel or oil to be discharged from vessel	500	47.	1002(2)	Permettre le rejet de combustible ou d'hydrocarbures à partir d'un bâtiment	500
48.	1002(3)(a)	Fuelling vessel equipped with a portable fuel tank while dockside or beached without first removing the tank from the vessel	250	48.	1002(3)a)	Ravitailer un bâtiment à quai ou échoué pourvu d'un réservoir à combustible portatif, à moins que celui-ci n'en ait d'abord été retiré	250
49.	1002(3)(b)	Fuelling vessel equipped with a fixed fuel tank while dockside or beached unless person fuelling is only person on board	250	49.	1002(3)b)	Ravitailer un bâtiment à quai ou échoué pourvu d'un réservoir à combustible fixe à moins que seule la personne qui procède au ravitaillement ne se trouve à bord	250
50.	1002(4)	Fuelling vessel equipped with a fixed fuel tank without switching off all electrical equipment, closing all doors, windows and ports, shutting off all engines and extinguishing all open flames	250	50.	1002(4)	Ravitailer un bâtiment pourvu d'un réservoir à combustible fixe sans que l'équipement électrique ne soit éteint, que les portes, les hublots et les sabords ne soient fermés, que les moteurs ne soient coupés et que les flammes nues ne soient éteintes	250
51.	1002(5)	Carrying gaseous fuel, naphtha, liquefied petroleum gas or compressed natural gas on vessel that is carrying passengers	250	51.	1002(5)	Transporter à bord d'un bâtiment qui transporte des passagers un combustible gazeux, du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du naphtha	250
52.	1002(6)	Carrying fuel on board vessel in a portable container not designed for fuel	250	52.	1002(6)	Transporter à bord d'un bâtiment du combustible dans un récipient portatif qui n'a pas été conçu à cette fin	250
53.	1003(a)	Using portable fuel-burning equipment or appliance on vessel other than in a well-ventilated location in an open space or on an open deck	250	53.	1003(a)	Utiliser tout équipement ou appareil portatif à combustible à bord d'un bâtiment ailleurs que dans des endroits bien ventilés se trouvant dans des espaces ou ponts ouverts	250
54.	1003(b)	Failing to secure portable fuel-burning equipment or appliance while in use on vessel	250	54.	1003(b)	Ne pas bien fixer tout équipement ou appareil portatif à combustible à bord d'un bâtiment	250
55.	1003(c)	Failing to store portable fuel-burning equipment or appliance in a well-ventilated location	250	55.	1003(c)	Ne pas ranger dans un endroit bien ventilé tout équipement ou appareil portatif à combustible	250
56.	1005(1)(a)	(a) Operating vessel to tow a person on water or in air without a person on board other than the operator keeping watch on every person being towed (b) Permitting person to operate vessel to tow a person on water or in air without a person on board other than the operator keeping watch on every person being towed	250 250	56.	1005(1)a)	a) Utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'une personne à bord, autre que l'utilisateur, surveille chacune des personnes remorquées b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'une personne à bord, autre que	250 250

PART II — *Continued*

PARTIE II (*suite*)

SMALL VESSEL REGULATIONS — *Continued*

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS (*suite*)

Column I	Column II	Column III	Colonne I	Colonne II	Colonne III		
Item	Provision of <i>Small Vessel Regulations</i>	Short-Form Description	Fine (\$)	Article	Disposition du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	Description abrégée	Amende (\$)
57.	1005(1)(b)	(a) Operating vessel to tow a person on water or in air without seating space on board for every person being towed (b) Permitting person to operate vessel to tow a person on water or in air without seating space on board for every person being towed	250 250	57.	1005(1)(b)	l'utilisateur, surveillance chacune des personnes remorquées a) Utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'il y ait une place assise à bord du bâtiment pour chacune des personnes remorquées b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'il y ait une place assise à bord du bâtiment pour chacune des personnes remorquées	250 250
58.	1005(1)(c)	(a) Operating vessel to tow a person on water or in air without a personal flotation device or lifejacket on board for every person being towed (b) Permitting person to operate vessel to tow a person on water or in air without a personal flotation device or lifejacket on board for every person being towed	250 250	58.	1005(1)(c)	a) Utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'il y ait à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage pour chacune des personnes remorquées b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs sans qu'il y ait à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage pour chacune des personnes remorquées	250 250
59.	1005(1)(d)	(a) Operating vessel to tow a person on the water or in the air during periods of restricted visibility or during the period beginning one hour after sunset and ending at sunrise (b) Permitting person to operate vessel to tow a person on the water or in the air during periods of restricted visibility or during the period beginning one hour after sunset and ending at sunrise	250 250	59.	1005(1)(d)	a) Utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs lorsque la visibilité est réduite ou au cours de la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant avec son lever b) Permettre à une personne d'utiliser un bâtiment pour remorquer des personnes sur l'eau ou dans les airs lorsque la visibilité est réduite ou au cours de la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant avec son lever	250 250
60.	1006(a)	Towing oneself by vessel operated with a remote control	350	60.	1006(a)	Se remorquer au moyen d'un bâtiment télécommandé	350
61.	1006(b)	Operating propeller-driven surfboard-type vessel	350	61.	1006(b)	Utiliser un bâtiment de type planche de surf propulsé par un moteur à hélices	350
62.	1007	Operating vessel in a careless manner, without due care and attention or without reasonable consideration for other persons	350	62.	1007	Utiliser un bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération raisonnable pour autrui	350

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The *Small Vessel Regulations* have been replaced by a new version made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001*. While the subject matter and content of the new *Small Vessel Regulations* remain overall the same, it is essential for consistency and for effectual enforcement of these Regulations, that all short-form descriptions of contraventions relating to small vessels that appear in Part II of Schedule I.1 to the *Contraventions Regulations* be replaced. This amendment will ensure that enforcement authorities can effectively and validly enforce contraventions under the new *Small Vessel Regulations* at the outset of the 2010 boating season in mid to late May 2010.

Description and rationale

The *Contraventions Act* (the Act) was passed in October 1992, to establish a simplified procedure for prosecuting certain federal offences as an alternative to the summary conviction process under the *Criminal Code*. The Act provides that offences designated as “contraventions” may be prosecuted by means of a ticket. The *Contraventions Regulations* establish a short-form description and an applicable fine for each contravention. They do not create new offences nor do they impose new restrictions or burdens on individuals or businesses. They are an essential element for the pursuit of the following three objectives underlying the Act: to decriminalize certain federal offences, to ease the courts’ workload and to improve the enforcement of federal legislation. While there is no data from which one can draw a comparison, there is consensus among all key players that designating contraventions results in savings to the entire justice system and provides the public with a quicker and more convenient process for handling federal offences.

The internal structure of the new *Small Vessel Regulations* is significantly different from their previous version. The wording of some of its provisions in relation to specific safety equipment is also amended. Thus, the existing short-form descriptions in Part II of Schedule I.1 to the *Contraventions Regulations* needed to be replaced as they no longer reflected the actual offences and terminology in the new *Small Vessel Regulations*. For instance, the term “personal lifesaving appliance” is now used instead of “personal protection equipment” because the *Small Vessel Regulations* are being harmonized with the standards and terminology for safety equipment set out in the International Maritime Organization *Lifesaving Appliances Code*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Une nouvelle version du *Règlement sur les petits bâtiments* prise en application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a remplacé la version précédente du même règlement. Bien que la substance et le contenu du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* demeurent globalement inchangés, il est nécessaire, par souci d’uniformité et pour une application effective de ce règlement, de remplacer toutes les descriptions abrégées des contraventions relatives aux petits bâtiments qui figurent à la partie II de l’annexe I.1 du *Règlement sur les contraventions*. Cette modification permettra aux agents de l’autorité de sanctionner valablement et de façon efficace les contraventions sous le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* dès le début de la saison de navigation de plaisance 2010, soit vers le milieu ou la fin du mois de mai 2010.

Description et justification

La *Loi sur les contraventions* (la Loi) a été adoptée en octobre 1992 afin d’établir une procédure simplifiée de poursuite de certaines infractions fédérales comme alternative au processus de déclaration de culpabilité par procédure sommaire prévu au *Code criminel*. La Loi prévoit que les infractions qualifiées de « contraventions » peuvent être poursuivies par procès-verbal de contravention. Le *Règlement sur les contraventions* donne une description abrégée et fixe le montant de l’amende à payer pour chaque contravention. Il ne crée pas de nouvelles infractions ni n’impose de nouveaux obstacles aux particuliers ou aux entreprises. Il constitue un outil essentiel de la poursuite des trois objectifs qui sous-tendent la *Loi sur les contraventions* : décriminaliser certaines infractions fédérales, alléger la charge de travail des tribunaux et permettre une meilleure application de la législation fédérale. Bien qu’aucune donnée ne permette d’établir des comparaisons, tous les principaux intervenants s’entendent pour dire que le fait de désigner certaines infractions comme contraventions se traduit par des économies pour tout le système judiciaire et procure à la population une procédure plus rapide et plus pratique de traitement des infractions fédérales.

La structure interne du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* diffère énormément de la version antérieure du Règlement. Le libellé de certaines dispositions concernant de l’équipement de sécurité a aussi été modifié. Les descriptions abrégées qui paraissaient à la partie II de l’annexe I.1 du *Règlement sur les contraventions* devaient donc être remplacées puisqu’elles ne correspondaient plus aux infractions en tant que telles et à la terminologie employée dans le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments*. Par exemple, l’« engin de sauvetage individuel » a remplacé l’« équipement de protection personnelle » parce que le nouveau règlement régissant les petits bâtiments doit concorder avec les normes et la terminologie concernant l’équipement de sécurité qui sont énoncées dans le *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* de l’Organisation maritime internationale.

Furthermore, the following fine amounts, which were at least ten years out of date, are being increased in response to police and stakeholder groups:

- (a) The fine relating to fire extinguishers, lifejackets and personal flotation devices (PFDs) is changed from a single fine of \$100 for failing to carry a sufficient number of lifejackets or PFDs to \$200 for the first missing fire extinguisher, lifejacket or PFD, and \$100 for each additional.
- (b) The general fines for improper maintenance of safety equipment, or for carrying the wrong type of lifejacket or PFD, are increased from \$100 to \$200.
- (c) The fines related to personal lifesaving appliances, vessel safety equipment or navigation equipment are increased from \$100 to \$200 plus \$100 for each additional appliance or equipment missing. As a result, the operator of a pleasure craft that was missing both a re-boarding device and a buoyant heaving line will now be subject to a single \$300 fine.
- (d) Fines for willfully removing compliance notices or Hull Serial Numbers are increased from \$100 to \$350.
- (e) Fines for failing to observe safety precautions are increased from \$100 to \$250.
- (f) The fine for allowing fuel to be discharged from a vessel is increased from \$100 to \$500.
- (g) The fine for careless operation of a vessel is increased from \$100 to \$350.

Consultation

The designation of offences as contraventions is not controversial at all. In the last 24 months, Transport Canada has discussed the proposed amendments to the *Contraventions Regulations* at the twice yearly Canadian Marine Advisory Councils, both National and Regional. As well, the proposed amendments have been discussed with police and other enforcement partners.

In general, boating organizations support this proposal because it is seen as a mechanism for making enforcement more efficient. In all of the public interaction on this issue, most attention has focused on ensuring the *Contraventions Regulations* remain current and permit continued and uninterrupted enforcement of marine law.

To foster compliance, fines for various offences were established in consultation with police forces. This amendment provides for increases in fine amounts where police agencies have indicated that higher fines would be more effective in obtaining compliance with the subject matter regulations. The fines are not perceived as a trivial cost in the operation of a vessel nor are they excessive to the point of enticing most offenders to elect a trial in order to avoid paying the fine.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada maintains the lead role with respect to the enforcement of non-pleasure vessels; there are approximately 3 million licensed pleasure craft in Canada, and another 3 million

En outre, les amendes suivantes étaient désuètes depuis au moins dix ans et sont donc majorées comme le réclamaient les services de police et les groupes d'intervenants.

- a) L'amende relative aux extincteurs et aux vêtements de flottaison individuels (VFI) passe d'une seule amende de 100 \$ infligée pour avoir eu une quantité insuffisante de gilets de sauvetage ou de VFI à une amende de 200 \$ pour le premier extincteur, gilet de sauvetage ou VFI manquant, plus 100 \$ pour chaque élément supplémentaire manquant.
- b) Les amendes générales en cas d'entretien inadéquat de l'équipement de sécurité ou d'omission d'utiliser le type approprié de gilet de sauvetage ou de VFI sont majorées de 100 à 200 \$.
- c) L'amende visant les engins de sauvetage individuels, l'équipement de sécurité de bateau ou l'équipement de navigation passe de 100 à 200 \$. À cette amende s'ajoute également une amende de 100 \$ pour chaque engin ou équipement manquant. Ainsi, l'utilisateur d'une embarcation de plaisance qui ne possédait pas de dispositif de remontée à bord ni de ligne d'attrape flottante sera passible désormais d'une seule amende totalisant 300 \$.
- d) Les amendes infligées pour avoir sciemment enlevé les avis de conformité ou les numéros de série de la coque sont haussées de 100 à 350 \$.
- e) Les amendes visant l'omission d'observer les précautions de sécurité passent de 100 à 250 \$.
- f) L'amende infligée à quiconque permet le déversement de carburant d'un petit bâtiment est majorée de 100 à 500 \$.
- g) La conduite imprudente d'un petit bâtiment donne lieu à une amende de 350 \$ au lieu de 100 \$.

Consultation

La désignation d'infractions en tant que contraventions ne soulève absolument aucune controverse. Au cours des 24 derniers mois, Transports Canada a discuté des modifications proposées au *Règlement sur les contraventions* lors des réunions nationales et régionales du Conseil consultatif maritime canadien tenues deux fois par année. De plus, les corps policiers et d'autres partenaires du domaine de l'application de la loi ont été consultés à l'égard des modifications proposées.

En règle générale, les organismes de navigation de plaisance appuient les modifications proposées parce qu'elles sont vues comme une solution pour rendre l'application de la loi plus efficace. Dans toutes les interactions publiques sur la question, l'accent était mis principalement sur la nécessité de s'assurer que le *Règlement sur les contraventions* demeure à jour et permette d'appliquer sans interruption les dispositions législatives et réglementaires sur la navigation.

Dans le but de favoriser la conformité aux lois et aux règlements, on a établi les amendes en consultation avec les services de police. La présente modification augmente les amendes à l'égard de certaines infractions pour lesquelles, de l'avis des policiers, des peines pécuniaires alourdies inciteront au respect du règlement. Les amendes ne sont pas considérées comme un coût négligeable dans l'utilisation d'un bâtiment et ne sont pas non plus excessives au point d'inciter la plupart des contrevenants à choisir la voie des tribunaux pour éviter de payer les amendes.

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada maintient son rôle prépondérant en matière d'application de la loi relative aux bâtiments commerciaux; toutefois, on compte approximativement trois millions de permis

rowing vessels, canoes and kayaks that are not required to be licensed. Consequently, Transport Canada depends on enforcement partners, as set out in section 194 of the *Canada Shipping Act 2001*, to enforce the Regulations. These partners include RCMP, provincial, and municipal police as well as other enforcement agencies such as Conservation Officers that have been designated by the Minister.

Transport Canada's enforcement partners will be informed of this amendment immediately after it comes into force. Transport Canada, through its National and Regional Marine Safety offices, maintains close relationships with its enforcement partners.

Contact

Jean-Pierre Baribeau
Legal Counsel
Contraventions Act Implementation Management
Department of Justice
275 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-941-4880
Fax: 613-998-1175
Email: Jean-Pierre.Baribeau@justice.gc.ca

d'embarcations de plaisance au Canada, et un autre trois millions d'embarcations à avirons, de canots et de kayaks qui ne requièrent aucun permis. Conséquemment, Transports Canada se fie aux agents d'autorité énoncés à l'article 194 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, pour appliquer sa réglementation. Ces agents comprennent la GRC, les corps policiers provinciaux ou municipaux et d'autres agents de l'autorité, notamment les agents de conservation qui ont été désignés par le ministre.

Les partenaires en matière d'application de la loi de Transports Canada seront informés de cette modification tout de suite après son entrée en vigueur. Transports Canada, par l'intermédiaire de son bureau national et de ses bureaux régionaux de la Sécurité maritime, entretient des liens étroits avec ses partenaires.

Personne-ressource

Jean-Pierre Baribeau
Avocat
Gestion de la mise en œuvre de la *Loi sur les contraventions*
Ministère de la Justice
275, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-941-4880
Télécopieur : 613-998-1175
Courriel : Jean-Pierre.Baribeau@justice.gc.ca

Registration
SOR/2010-93 April 29, 2010

INCOME TAX ACT

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Income Tax Act (Miscellaneous Program)

P.C. 2010-548 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Income Tax Act (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE INCOME TAX ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

INCOME TAX REGULATIONS

1. Subsection 201(5) of the *Income Tax Regulations*¹ is replaced by the following:

(5) Every insurer, within the meaning assigned by paragraph 148(10)(a) of the Act, who is a party to a life insurance policy in respect of which an amount is to be included in computing a taxpayer's income under subsection 12.2(1) or (5) of the Act shall make an information return in prescribed form in respect of that amount.

2. Section 208 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. Subsection 209(1) of the Regulations is replaced by the following:

209. (1) A person who is required by section 200, 201, 202, 204, 212, 214, 215, 217 or 218, subsection 223(2) or section 228, 229, 230, 232, 233 or 234 to make an information return shall forward to each taxpayer to whom the return relates two copies of the portion of the return that relates to that taxpayer.

4. Section 213 of the Regulations and the heading before it are repealed.

5. The portion of subsection 217(1) of the French version of the Regulations before the definition "disposition" is replaced by the following:

217. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.
« assureur » S'entend au sens de l'alinéa 148(10)a) de la Loi. (*insurer*)

Enregistrement
DORS/2010-93 Le 29 avril 2010

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu

C.P. 2010-548 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATIONS

RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

1. Le paragraphe 201(5) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹ est remplacé par ce qui suit :

(5) Tout assureur, au sens de l'alinéa 148(10)a) de la Loi, qui est partie à une police d'assurance-vie au titre de laquelle une somme est à inclure en application des paragraphes 12.2(1) ou (5) de la Loi dans le calcul du revenu d'un contribuable doit remplir une déclaration de renseignements, selon le formulaire prescrit, à l'égard de cette somme.

2. L'article 208 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. Le paragraphe 209(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

209. (1) La personne qui est tenue par les articles 200, 201, 202, 204, 212, 214, 215, 217 ou 218, par le paragraphe 223(2) ou par les articles 228, 229, 230, 232, 233 ou 234 de remplir une déclaration de renseignements doit transmettre à chaque contribuable visé par la déclaration deux copies de la partie de celle-ci qui le concerne.

4. L'article 213 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

5. Le passage du paragraphe 217(1) de la version française du même règlement précédant la définition de « disposition » est remplacé par ce qui suit :

217. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.
« assureur » S'entend au sens de l'alinéa 148(10)a) de la Loi. (*insurer*)

^a S.C. 2007, c. 35, s. 62

^b R.S., c. 1 (5th Supp.)

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 2007, ch. 35, art. 62

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

6. Subsection 221(1) of the English version of the Regulations is amended by adding the word “or” at the end of paragraph (f) and by striking out the word “or” at the end of paragraph (h).

7. Paragraph 233(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) is in respect of child care expenses, as defined in subsection 63(3) of the Act, incurred by or on behalf of the payee or a person related to the payee;

8. The portion of subsection 400(2) of the French version of the Regulations before paragraph (g) is replaced by the following:

(2) Pour l'application de la présente partie, « établissement stable » s'entend d'un lieu fixe d'affaires d'une société, y compris un bureau, une succursale, une mine, un puits de pétrole, une exploitation agricole, une terre à bois, une usine, un atelier ou un entrepôt. De plus :

(a) la société qui n'a pas de lieu fixe d'affaires est réputée avoir un établissement stable à l'endroit principal où ses activités sont exercées;

(b) la société qui exploite une entreprise par l'intermédiaire d'un employé ou mandataire, établi à un endroit donné, qui a l'autorité générale de passer des contrats pour son employeur ou mandant ou qui a un stock de marchandises appartenant à son employeur ou mandant à partir duquel il remplit régulièrement les commandes qu'il reçoit, est réputée avoir un établissement stable à cet endroit;

(c) toute compagnie d'assurance est réputée avoir un établissement stable dans chaque province et État où elle est enregistrée ou détient un permis pour exercer des affaires;

(d) le fonds de terre dont est propriétaire dans une province la société qui a par ailleurs un établissement stable au Canada est réputé être un établissement stable;

(e) la société qui utilise des machines ou du matériel importants à un endroit donné au cours d'une année d'imposition est réputée avoir un établissement stable à cet endroit;

(e.1) la société qui n'aurait pas d'établissement stable si ce n'était le présent alinéa est réputée en avoir un à l'endroit qui est désigné à titre de siège social dans son acte constitutif ou ses statuts;

(f) le fait qu'une société a des relations d'affaires par l'intermédiaire d'un agent à commission, d'un courtier ou d'un autre agent indépendant ou maintient un bureau seulement pour acheter des marchandises ne signifie pas en soi qu'elle a un établissement stable;

9. Paragraph 402(4)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

i) lorsqu'il est vendu du bois sur pied ou le droit de couper du bois sur pied et que la concession forestière où se trouve le bois est située dans la province particulière ou dans le pays en question, le revenu brut provenant de cette vente est attribué à l'établissement stable du contribuable situé dans la province ou dans le pays;

10. (1) The portion of paragraph 700(2)(b) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

b) lorsque le contribuable ou une personne agissant pour son compte transforme les billes dans une scierie, une usine de pâte

6. Le paragraphe 221(1) de la version anglaise du même règlement est modifié par adjonction du mot « or » à la fin de l'alinéa f) et par suppression de ce mot à la fin de l'alinéa h).

7. L'alinéa 233(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) est fait à l'égard des frais de garde d'enfants, au sens du paragraphe 63(3) de la Loi, engagés par le bénéficiaire ou par une personne qui lui est liée, ou au nom de l'un ou l'autre;

8. Le passage du paragraphe 400(2) de la version française du même règlement précédant l'alinéa g) est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l'application de la présente partie, « établissement stable » s'entend d'un lieu fixe d'affaires d'une société, y compris un bureau, une succursale, une mine, un puits de pétrole, une exploitation agricole, une terre à bois, une usine, un atelier ou un entrepôt. De plus :

a) la société qui n'a pas de lieu fixe d'affaires est réputée avoir un établissement stable à l'endroit principal où ses activités sont exercées;

b) la société qui exploite une entreprise par l'intermédiaire d'un employé ou mandataire, établi à un endroit donné, qui a l'autorité générale de passer des contrats pour son employeur ou mandant ou qui a un stock de marchandises appartenant à son employeur ou mandant à partir duquel il remplit régulièrement les commandes qu'il reçoit, est réputée avoir un établissement stable à cet endroit;

c) toute compagnie d'assurance est réputée avoir un établissement stable dans chaque province et État où elle est enregistrée ou détient un permis pour exercer des affaires;

d) le fonds de terre dont est propriétaire dans une province la société qui a par ailleurs un établissement stable au Canada est réputé être un établissement stable;

e) la société qui utilise des machines ou du matériel importants à un endroit donné au cours d'une année d'imposition est réputée avoir un établissement stable à cet endroit;

e.1) la société qui n'aurait pas d'établissement stable si ce n'était le présent alinéa est réputée en avoir un à l'endroit qui est désigné à titre de siège social dans son acte constitutif ou ses statuts;

(f) le fait qu'une société a des relations d'affaires par l'intermédiaire d'un agent à commission, d'un courtier ou d'un autre agent indépendant ou maintient un bureau seulement pour acheter des marchandises ne signifie pas en soi qu'elle a un établissement stable;

9. L'alinéa 402(4)i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) lorsqu'il est vendu du bois sur pied ou le droit de couper du bois sur pied et que la concession forestière où se trouve le bois est située dans la province particulière ou dans le pays en question, le revenu brut provenant de cette vente est attribué à l'établissement stable du contribuable situé dans la province ou dans le pays;

10. (1) Le passage de l'alinéa 700(2)b) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) lorsque le contribuable ou une personne agissant pour son compte transforme les billes dans une scierie, une usine de pâte

ou papier ou un autre lieu de transformation de billes au Canada, d'un montant égal à la proportion du revenu du contribuable pour l'année de toutes provenances moins le total :

(2) The portion of paragraph 700(2)(b) of the French version of the Regulations after subparagraph (iii) is replaced by the following:

que représente le rapport entre la quantité visée au sous-alinéa (iv) et celle visée au sous-alinéa (v) :

(iv) la quantité de bois sur pied que le contribuable a coupé dans la province pendant l'année et de billes provenant de bois sur pied se trouvant dans cette province que le contribuable a acquises pendant l'année,

(v) la quantité totale de bois sur pied coupé, et de billes acquises, pendant l'année par le contribuable.

(3) Subsection 700(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) For the purpose of the definition "logging tax" in subsection 127(2) of the Act, each of the following is declared to be a tax of general application on income from logging operations:

(a) the tax imposed by the Province of British Columbia under the *Logging Tax Act*, R.S.B.C. 1996, c. 277; and

(b) the tax imposed by the Province of Quebec under Part VII of the *Taxation Act*, R.S.Q., c. I-3.

11. (1) Paragraph 808(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the amount determined under this paragraph for the immediately preceding taxation year.

(2) Paragraph 808(2)(j) of the Regulations is replaced by the following:

(j) an amount equal to the total of all amounts each of which is an amount deducted under paragraph 20(1)(l), (l.1) or (n) of the Act in computing the corporation's income for the year from a business carried on by the corporation in Canada,

(3) Paragraph 808(5)(h) of the Regulations is replaced by the following:

(h) an amount equal to the total of all amounts each of which is an amount deducted under paragraph 20(1)(l), (l.1) or (n) of the Act in computing the partnership's income for the fiscal period from a business carried on by the partnership in Canada;

(4) Subparagraph 808(6)(a)(iii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) un montant égal au total du coût indiqué, pour la société de personnes, à la fin de cet exercice, de chaque obligation, débenture, lettre de change, billet, hypothèque ou titre semblable qui ne figurait pas à l'inventaire de la société de personnes à l'égard d'une entreprise exploitée par elle au Canada (à l'exception d'une créance visée à l'alinéa (5)d) ou f) et d'une créance dont le montant a été déduit en vertu de l'alinéa 20(1)p) de la Loi dans le calcul du revenu de la société de personnes pour l'exercice), qui a été émis par une personne résidant au Canada avec laquelle aucun des associés de la société de personnes n'avait de lien de dépendance et qui échoit dans un délai d'un an suivant la date à laquelle il a été acquis par la société de personnes;

ou papier ou un autre lieu de transformation de billes au Canada, d'un montant égal à la proportion du revenu du contribuable pour l'année de toutes provenances moins le total :

(2) Le passage de l'alinéa 700(2)b) de la version française du même règlement suivant le sous-alinéa (iii) est remplacé par ce qui suit :

que représente le rapport entre la quantité visée au sous-alinéa (iv) et celle visée au sous-alinéa (v) :

(iv) la quantité de bois sur pied que le contribuable a coupé dans la province pendant l'année et de billes provenant de bois sur pied se trouvant dans cette province que le contribuable a acquises pendant l'année,

(v) la quantité totale de bois sur pied coupé, et de billes acquises, pendant l'année par le contribuable.

(3) Le paragraphe 700(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l'application de la définition de « impôt sur les opérations forestières » au paragraphe 127(2) de la Loi, chacun des impôts ci-après est déclaré être un impôt d'application générale sur le revenu tiré des opérations forestières :

a) l'impôt levé par la province de la Colombie-Britannique en vertu de la loi intitulée *Logging Tax Act*, R.S.B.C. 1996, ch. 277;

b) l'impôt levé par la province de Québec en vertu de la partie VII de la *Loi sur les impôts*, L.R.Q., ch. I-3.

11. (1) L'alinéa 808(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la somme déterminée selon le présent alinéa pour l'année d'imposition précédente.

(2) L'alinéa 808(2)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) un montant égal au total des sommes déduites en application des alinéas 20(1)l), l.1) ou n) de la Loi dans le calcul du revenu de la société pour l'année provenant d'une entreprise qu'elle exploite au Canada;

(3) L'alinéa 808(5)h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) un montant égal au total des sommes déduites en application des alinéas 20(1)l), l.1) ou n) de la Loi dans le calcul du revenu de la société de personnes pour l'exercice provenant d'une entreprise qu'elle exploite au Canada;

(4) Le sous-alinéa 808(6)a)(iii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) un montant égal au total du coût indiqué, pour la société de personnes, à la fin de cet exercice, de chaque obligation, débenture, lettre de change, billet, hypothèque ou titre semblable qui ne figurait pas à l'inventaire de la société de personnes à l'égard d'une entreprise exploitée par elle au Canada (à l'exception d'une créance visée à l'alinéa (5)d) ou f) et d'une créance dont le montant a été déduit en vertu de l'alinéa 20(1)p) de la Loi dans le calcul du revenu de la société de personnes pour l'exercice), qui a été émis par une personne résidant au Canada avec laquelle aucun des associés de la société de personnes n'avait de lien de dépendance et qui échoit dans un délai d'un an suivant la date à laquelle il a été acquis par la société de personnes;

12. (1) Subclause 1100(1)(zc)(i)(E)(II) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(II) de l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

(2) The heading “*Déduction supplémentaire — Matériel informatique et logiciels de systèmes liés au passage à l’an 2000*” before paragraph 1100(1)(zg) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Déduction supplémentaire – matériel informatique et logiciels d’exploitation liés au passage à l’an 2000

(3) The portion of subsection 1100(1.11) of the Regulations after paragraph (c) is replaced by the following:

but, for greater certainty, does not include intangible property, or for civil law incorporeal property, (including systems software and property referred to in paragraph (w) of Class 10 or paragraph (n) or (o) of Class 12 in Schedule II).

13. (1) The portion of subsection 1101(1ab) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1ab) Lorsque, à la fin de 1971, plus d'un des biens d'un contribuable qui était l'associé d'une société de personnes à ce moment font partie de la même catégorie de l'annexe II et :

(2) Paragraph 1101(5e)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

(3) Paragraph 1101(5e.1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

14. (1) The definition “logiciel de systèmes” in subsection 1104(2) of the French version of the Regulations is repealed.

(2) The definition “logiciel” in subsection 1104(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« logiciel » Sont compris parmi les logiciels les logiciels d'exploitation et tout droit ou toute licence permettant l'utilisation d'un logiciel. (*computer software*)

12. (1) La subdivision 1100(1)zc(i)(E)(II) de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(II) de l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

(2) L'intertitre « *Déduction supplémentaire — Matériel informatique et logiciels de systèmes liés au passage à l’an 2000* » précédant l'alinéa 1100(1)zg) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Déduction supplémentaire — matériel informatique et logiciels d’exploitation liés au passage à l’an 2000

(3) Le passage du paragraphe 1100(1.11) du même règlement suivant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

Il est entendu que les biens intangibles ou, pour l'application du droit civil, les biens incorporels, y compris les logiciels d'exploitation et les biens visés à l'alinéa w) de la catégorie 10 et à l'alinéa n) ou o) de la catégorie 12 de l'annexe II, ne sont pas des biens de location déterminés.

13. (1) Le passage du paragraphe 1101(1ab) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1ab) Lorsque, à la fin de 1971, plus d'un des biens d'un contribuable qui était l'associé d'une société de personnes à ce moment font partie de la même catégorie de l'annexe II et :

(2) L'alinéa 1101(5e)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

(3) L'alinéa 1101(5e.1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

14. (1) La définition de « logiciel de systèmes », au paragraphe 1104(2) de la version française du même règlement, est abrogée.

(2) La définition de « logiciel », au paragraphe 1104(2) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« logiciel » Sont compris parmi les logiciels les logiciels d'exploitation et tout droit ou toute licence permettant l'utilisation d'un logiciel. (*computer software*)

(3) At the end of the definition “systems software” in subsection 1104(2) of the English version of the Regulations, “(logiciel de systèmes)” is replaced by “(logiciel d’exploitation)”.

(4) Subsection 1104(2) of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

« logiciel d’exploitation » Ensemble de programmes d’informatique et de procédures connexes, de documents et de données techniques connexes qui, selon le cas :

- a) assure la compilation, l’assemblage, le relevé, la gestion ou le traitement d’autres programmes;
- b) facilite le fonctionnement d’un système d’équipement électronique par d’autres programmes;
- c) assure des services ou des fonctions de service comme la conversion de support, le tri, la fusion, la comptabilité du système, la mesure des performances, le diagnostic du système ou les soutiens de programmation;
- d) assure des fonctions générales de soutien comme la gestion des données, la production d’états ou le contrôle de la sécurité;
- e) donne la possibilité générale de résoudre ou de traiter des catégories importantes de problèmes lorsque les attributs particuliers du travail à exécuter sont présentés principalement sous la forme de paramètres, de constantes ou de descripteurs plutôt que dans la logique du programme.

Est compris dans la présente définition tout droit ou toute licence permettant l’utilisation d’un tel ensemble de programmes d’informatique et de procédures connexes, de documents et de données techniques connexes. (*systems software*)

15. Paragraph 1702(1)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- i) que le contribuable a inclus à un moment donné dans une catégorie visée à la partie XI;

16. The portion of subsection 1703(6) of the French version of the Regulations before subparagraph (b)(i) is replaced by the following:

(6) Lorsque des biens ayant appartenu à une personne (appelée « propriétaire initial » au présent paragraphe) sont dévolus à un contribuable par suite d’une ou de plusieurs opérations entre personnes avec un lien de dépendance, leur coût amortissable pour le contribuable, pour l’application de la présente partie, correspond à la moins élevée des sommes suivantes :

- a) leur coût en capital réel pour le contribuable;
- b) l’excédent de leur coût en capital pour le propriétaire initial sur le total :

17. The portion of section 1704 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1704. La présente partie ne s’applique qu’au contribuable qui, dans le calcul de son revenu, n’a jamais demandé de déduction en vertu de la partie XI à l’égard d’un bien à un moment où une déduction aurait pu être demandée en vertu de la présente partie à l’égard du bien, sauf s’il s’agit d’une déduction demandée par le contribuable en vertu de la partie XI qui peut être demandée à l’égard d’un bien visé :

(3) À la fin de la définition de « systems software », au paragraphe 1104(2) de la version anglaise du même règlement, « (logiciel de systèmes) » est remplacé par « (logiciel d’exploitation) ».

(4) Le paragraphe 1104(2) de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« logiciel d’exploitation » Ensemble de programmes d’informatique et de procédures connexes, de documents et de données techniques connexes qui, selon le cas :

- a) assure la compilation, l’assemblage, le relevé, la gestion ou le traitement d’autres programmes;
- b) facilite le fonctionnement d’un système d’équipement électronique par d’autres programmes;
- c) assure des services ou des fonctions de service comme la conversion de support, le tri, la fusion, la comptabilité du système, la mesure des performances, le diagnostic du système ou les soutiens de programmation;
- d) assure des fonctions générales de soutien comme la gestion des données, la production d’états ou le contrôle de la sécurité;
- e) donne la possibilité générale de résoudre ou de traiter des catégories importantes de problèmes lorsque les attributs particuliers du travail à exécuter sont présentés principalement sous la forme de paramètres, de constantes ou de descripteurs plutôt que dans la logique du programme.

Est compris dans la présente définition tout droit ou toute licence permettant l’utilisation d’un tel ensemble de programmes d’informatique et de procédures connexes, de documents et de données techniques connexes. (*systems software*)

15. L’alinéa 1702(1)i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- i) que le contribuable a inclus à un moment donné dans une catégorie visée à la partie XI;

16. Le passage du paragraphe 1703(6) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa b)(i) est remplacé par ce qui suit :

(6) Lorsque des biens ayant appartenu à une personne (appelée « propriétaire initial » au présent paragraphe) sont dévolus à un contribuable par suite d’une ou de plusieurs opérations entre personnes ayant un lien de dépendance, leur coût amortissable pour le contribuable, pour l’application de la présente partie, correspond à la moins élevée des sommes suivantes :

- a) leur coût en capital réel pour le contribuable;
- b) l’excédent de leur coût en capital réel pour le propriétaire initial sur le total :

17. Le passage de l’article 1704 de la version française du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1704. La présente partie ne s’applique qu’au contribuable qui, dans le calcul de son revenu, n’a jamais demandé de déduction en vertu de la partie XI à l’égard d’un bien à un moment où une déduction aurait pu être demandée en vertu de la présente partie à l’égard du bien, sauf s’il s’agit d’une déduction demandée par le contribuable en vertu de la partie XI qui peut être demandée à l’égard d’un bien visé :

18. Paragraph 2600(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) le particulier qui utilise des machines ou du matériel importants à un endroit particulier au cours d'une année d'imposition est réputé avoir un établissement stable à cet endroit;

19. Subsections 2601(1) to (4) of the Regulations are replaced by the following:

2601. (1) If an individual resides in a particular province on the last day of a taxation year and has no income for the taxation year from a business with a permanent establishment outside the province, the individual's income earned in the taxation year in the particular province is the individual's income for the taxation year.

(2) If an individual resides in a particular province on the last day of a taxation year and has income for the taxation year from a business with a permanent establishment outside the particular province, the individual's income earned in the taxation year in the particular province is the amount, if any, by which

(a) the individual's income for the taxation year exceeds

(b) the total of all amounts each of which is the individual's income for the taxation year from carrying on a business that is earned in a province other than the particular province or in a country other than Canada, determined in accordance with this Part.

(3) If an individual, who resides in Canada on the last day of a taxation year and who has carried on business in a particular province at any time in the taxation year, does not reside in the particular province on the last day of the taxation year, the individual's income earned in the taxation year in the particular province is the individual's income for the taxation year from carrying on business earned in the particular province, determined in accordance with this Part.

(4) If an individual resides in Canada on the last day of a taxation year and carried on business in another country at any time in the taxation year, the individual's income earned in the taxation year in that other country is the individual's income for the taxation year from carrying on business earned in the other country, determined in accordance with this Part.

20. Subsection 2602(1) of the Regulations is replaced by the following:

2602. (1) Subject to subsection (2), if an individual does not reside in Canada at any time in a taxation year, the individual's income earned in the taxation year in a province is the total of

(a) the portion of the taxpayer's income from an office or employment that is included in the taxpayer's taxable income earned in Canada for the taxation year under subparagraph 115(1)(a)(i) of the Act and that is reasonably attributable to the duties performed by the taxpayer the province; and

(b) the taxpayer's income for the taxation year from carrying on business earned in the province, determined in accordance with this Part.

21. Clause 4601(a)(iv)(B) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(B) de l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de

18. L'alinéa 2600(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le particulier qui utilise des machines ou du matériel importants à un endroit particulier au cours d'une année d'imposition est réputé avoir un établissement stable à cet endroit;

19. Les paragraphes 2601(1) à (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2601. (1) Si un particulier réside dans une province le dernier jour d'une année d'imposition et n'a tiré aucun revenu pour l'année d'une entreprise ayant un établissement stable à l'extérieur de la province, son revenu gagné pendant l'année dans la province correspond à son revenu pour l'année.

(2) Si un particulier réside dans une province le dernier jour d'une année d'imposition et a tiré un revenu pour l'année d'une entreprise ayant un établissement stable à l'extérieur de cette province, son revenu gagné pendant l'année dans la province correspond à l'excédent de la somme visée à l'alinéa a) sur celle visée à l'alinéa b) :

a) son revenu pour l'année;

b) le total des sommes représentant chacune son revenu pour l'année provenant de l'exploitation d'une entreprise qui est gagné une autre province ou dans un pays étranger et calculé conformément à la présente partie.

(3) Si un particulier, qui réside au Canada le dernier jour d'une année d'imposition et qui exploite une entreprise dans une province au cours de l'année, ne réside pas dans cette province le dernier jour de l'année, son revenu gagné pendant l'année dans la province correspond à son revenu pour l'année provenant de l'exploitation d'une entreprise, gagné dans la province et calculé conformément à la présente partie.

(4) Si un particulier réside au Canada le dernier jour d'une année d'imposition et exploite une entreprise dans un pays étranger au cours de l'année, son revenu gagné pendant l'année dans ce pays étranger correspond à son revenu pour l'année provenant de l'exploitation d'une entreprise, gagné dans ce même pays et calculé conformément à la présente partie.

20. Le paragraphe 2602(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2602. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsqu'un particulier ne réside pas au Canada au cours d'une année d'imposition, son revenu gagné pendant l'année dans une province correspond au total des sommes suivantes :

a) la partie de son revenu provenant d'une charge ou d'un emploi qui entre dans le calcul de son revenu imposable gagné au Canada pour l'année en vertu du sous-alinéa 115(1)a)(i) de la Loi et qu'il est raisonnable d'attribuer aux fonctions qu'il a exercées dans la province;

b) son revenu pour l'année provenant de l'exploitation d'une entreprise, gagné dans la province et calculé conformément à la présente partie.

21. La division 4601a)(iv)(B) de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) de l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de

la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

22. (1) The portion of subsection 6204(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

6204. (1) For the purposes of subparagraph 110(1)(d)(i) of the Act, a share is a prescribed share of the capital stock of a corporation at the time of its sale or issue, as the case may be, if, at that time,

(2) Subparagraph 6204(1)(a)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) le montant des dividendes — appelé « part des bénéfices » au présent article — que la société peut déclarer ou verser sur l'action n'est pas limité à un montant maximum ni fixé à un montant minimum, à ce moment ou ultérieurement, par une formule ou autrement,

(3) Paragraph 6204(1)(a)(iv) to (vi) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

(iv) le détenteur de l'action ne peut, à ce moment ou ultérieurement, faire en sorte que l'action soit rachetée, acquise ou annulée par la société ou par une personne apparentée à la société, sauf si le rachat, l'acquisition ou l'annulation est exigé aux termes d'une conversion que le sous-alinéa (iii) n'interdit pas,

(v) aucune personne ou société de personnes n'a l'obligation, conditionnelle ou non, de réduire ou de faire en sorte que la société réduise, à ce moment ou ultérieurement, le capital versé au titre de l'action, sauf si la réduction est exigée aux termes d'une conversion que le sous-alinéa (iii) n'interdit pas,

(vi) ni la société ni une personne apparentée à elle n'ont le droit ou l'obligation, conditionnel ou non, de racheter, d'acquérir ou d'annuler, à ce moment ou ultérieurement, tout ou partie de l'action, sauf en contrepartie d'un montant qui correspond approximativement à la juste valeur marchande de l'action, déterminée compte non tenu d'un tel droit ou d'une telle obligation, ou d'un montant inférieur;

(4) Paragraph 6204(1)(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que les modalités de l'action ou une convention concernant l'action ou sa vente ou son émission soient modifiées, ou à ce qu'une nouvelle convention concernant l'action, sa vente ou son émission soit conclue, dans les deux ans suivant le moment de la vente ou de l'émission de l'action, de telle sorte que l'action n'aurait pas été une action visée si elle avait été vendue ou émise au moment d'une telle modification ou à celui où la nouvelle convention est conclue.

23. Section 6600 of the Regulations is replaced by the following:

6600. For the purpose of the definition "overseas Canadian Forces school staff" in subsection 248(1) of the Act, the *Canadian Forces Overseas Schools Regulations* is prescribed.

24. (1) In subparagraphs 7305(g)(ii) and (h)(i) of the French version of the Regulations, "St. Laurent" is replaced with "Saint-Laurent".

la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

22. (1) Le passage du paragraphe 6204(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

6204. (1) Pour l'application du sous-alinéa 110(1)d)(i) de la Loi, une action est une action visée du capital-actions d'une société au moment de sa vente ou de son émission, selon le cas, si à ce moment :

(2) Le sous-alinéa 6204(1)a)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) le montant des dividendes — appelé « part des bénéfices » au présent article — que la société peut déclarer ou verser sur l'action n'est pas limité à un montant maximum ni fixé à un montant minimum, à ce moment ou ultérieurement, par une formule ou autrement,

(3) Les sous-alinéas 6204(1)a)(iv) à (vi) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(iv) le détenteur de l'action ne peut, à ce moment ou ultérieurement, faire en sorte que l'action soit rachetée, acquise ou annulée par la société ou par une personne apparentée à la société, sauf si le rachat, l'acquisition ou l'annulation est exigé aux termes d'une conversion que le sous-alinéa (iii) n'interdit pas,

(v) aucune personne ou société de personnes n'a l'obligation, conditionnelle ou non, de réduire ou de faire en sorte que la société réduise, à ce moment ou ultérieurement, le capital versé au titre de l'action, sauf si la réduction est exigée aux termes d'une conversion que le sous-alinéa (iii) n'interdit pas,

(vi) ni la société ni une personne apparentée à elle n'ont le droit ou l'obligation, conditionnel ou non, de racheter, d'acquérir ou d'annuler, à ce moment ou ultérieurement, tout ou partie de l'action, sauf en contrepartie d'un montant qui correspond approximativement à la juste valeur marchande de l'action, déterminée compte non tenu d'un tel droit ou d'une telle obligation, ou d'un montant inférieur;

(4) L'alinéa 6204(1)c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que les modalités de l'action ou une convention concernant l'action ou sa vente ou son émission soient modifiées, ou à ce qu'une nouvelle convention concernant l'action, sa vente ou son émission soit conclue, dans les deux ans suivant le moment de la vente ou de l'émission de l'action, de telle sorte que l'action n'aurait pas été une action visée si elle avait été vendue ou émise au moment d'une telle modification ou à celui où la nouvelle convention est conclue.

23. L'article 6600 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6600. Est prévu pour l'application de la définition de « personnel scolaire des Forces canadiennes d'outre-mer », au paragraphe 248(1) de la Loi, le *Règlement sur les écoles des Forces canadiennes à l'étranger*.

24. (1) Dans les sous-alinéas 7305g)(ii) et h)(i) de la version française du même règlement, « St. Laurent » est remplacé par « Saint-Laurent ».

(2) In subparagraphs 7305(a)(i), (b)(iii), (g)(ii) and (h)(i) of the French version of the Regulations, “Ste. Rose” is replaced with “Sainte-Rose”.

25. The portion of section 8201 of the Regulations after paragraph (e) is replaced by the following:

except that, where the person is resident in a country with which the Government of Canada has concluded a tax treaty in which the expression “permanent establishment” is given a particular meaning, that meaning shall apply.

26. The heading “Prescribed Securities Exchange Investment not Mark-to-Market Property” after section 9002.1 of the Regulations is repealed.

27. Paragraph (i) of Class 1 of Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire acquis après le 25 mai 1976, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

28. (1) The portion of paragraph (f) of Class 10 to Schedule II of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

f) du matériel électronique universel de traitement de l'information et les logiciels d'exploitation pour cet équipement, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, acquis après le 25 mai 1976 et avant le 23 mars 2004 (ou après le 22 mars 2004 et avant 2005 si les biens font l'objet du choix prévu au paragraphe 1101(5q)), mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) Subparagraph (f)(iii) of Class 10 of Schedule II of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux sous-alinéas (i) ou (ii),

(3) Paragraph (p) in Class 10 to Schedule II of the French version of the Regulations is replaced by the following:

p) une route ou un sentier d'accès permettant d'assurer la protection du bois sur pied contre le feu, les insectes ou la maladie;

29. Paragraph (o) of Class 12 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(o) computer software acquired after May 25, 1976, but not including systems software and property that is described in paragraph (s);

30. Subparagraph (b)(ii) of Class 17 of Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) le bien constitué principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement;

31. Clauses (a)(iv)(A) to (C) in Class 20 in Schedule II to the French version of the Regulations are amended by replacing “à l'époque” with “au moment”.

32. (1) Clause (b)(iii)(C) of Class 24 in Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(C) à des opérations qu'effectue le contribuable à un emplacement au Canada où il effectue des opérations depuis un moment antérieur à 1974,

(2) Dans les sous-alinéas 7305a)(i), b)(iii), g)(ii) et h)(i) de la version française du même règlement, « Ste. Rose » est remplacé par « Sainte-Rose ».

25. Le passage de l'article 8201 du même règlement suivant l'alinéa e) est remplacé par ce qui suit :

Par ailleurs, si la personne réside dans un pays qui a conclu avec le Canada un traité fiscal dans lequel le terme « établissement stable » a un sens particulier, ce terme a ce sens.

26. L'intertitre « Placement à la bourse qui n'est pas un bien évalué à la valeur du marché » suivant l'article 9002.1 du même règlement est abrogé.

27. L'alinéa i) de la catégorie 1 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) l'équipement de contrôle ou de signalisation du trafic ferroviaire acquis après le 25 mai 1976, y compris l'équipement d'aiguillage, de signalisation de cantonnement, d'enclenchement, de protection des passages à niveau, de détection, de contrôle de la vitesse ou de retardement, mais non les biens qui sont constitués principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement,

28. (1) Le passage de l'alinéa f) de la catégorie 10 de l'annexe II de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

f) du matériel électronique universel de traitement de l'information et les logiciels d'exploitation pour cet équipement, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, acquis après le 25 mai 1976 et avant le 23 mars 2004 (ou après le 22 mars 2004 et avant 2005 si les biens font l'objet du choix prévu au paragraphe 1101(5q)), mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) Le sous-alinéa f)(iii) de la catégorie 10 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux sous-alinéas (i) ou (ii),

(3) L'alinéa p) de la catégorie 10 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

p) une route ou un sentier d'accès permettant d'assurer la protection du bois sur pied contre le feu, les insectes ou la maladie;

29. L'alinéa o) de la catégorie 12 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

o) un logiciel acquis après le 25 mai 1976, mais non un logiciel d'exploitation ou un bien figurant à l'alinéa s);

30. Le sous-alinéa b)(ii) de la catégorie 17 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) le bien constitué principalement d'équipement électronique ou de logiciels d'exploitation pour cet équipement;

31. Dans les divisions a)(iv)(A) à (C) de la catégorie 20 de l'annexe II de la version française du même règlement, « à l'époque » est remplacé par « au moment ».

32. (1) La division b)(iii)(C) de la catégorie 24 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(C) à des opérations qu'effectue le contribuable à un emplacement au Canada où il effectue des opérations depuis un moment antérieur à 1974,

(2) Clause (b)(iii)(E) of Class 24 in Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(E) à l'exploitation de matériel de transport ou de tout autre matériel mobile que le contribuable exploite au Canada (y compris les eaux intérieures, côtières ou limitrophes du Canada) depuis un moment antérieur à 1974,

33. (1) Subparagraph (c)(iii) of Class 27 in Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) d'opérations qu'effectue le contribuable à un emplacement au Canada où il effectue des opérations depuis un moment antérieur à 1974,

(2) Subparagraph (c)(v) of Class 27 in Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

(v) de l'exploitation de matériel de transport ou de tout autre matériel mobile que le contribuable exploite au Canada (y compris les eaux intérieures, côtières ou limitrophes du Canada) depuis un moment antérieur à 1974,

34. The portion of subparagraph (d)(iv) of Class 43.1 in Schedule II to the French version of the Regulations after clause (B) is replaced by the following:

y compris le matériel de ce type qui consiste en matériel d'échange thermique, en compresseurs servant à hausser la pression de la vapeur ou du gaz basse pression, en chaudières de récupération des chaleurs perdues ou en matériel auxiliaire comme les panneaux de commande, les ventilateurs, les instruments ou les pompes, mais à l'exclusion des bâtiments,

35. (1) The portion of Class 45 of Schedule II to the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

CATÉGORIE 45

Les biens acquis après le 22 mars 2004 et avant le 19 mars 2007 (sauf ceux acquis avant 2005 qui font l'objet du choix prévu au paragraphe 1101(5q)) qui sont constitués de matériel électronique universel de traitement de l'information et de logiciels d'exploitation pour ce matériel, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) Paragraph (c) of Class 45 of Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux alinéas a) ou b);

36. Class 46 of Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

CATÉGORIE 46

Les biens acquis après le 22 mars 2004 qui sont constitués de matériel d'infrastructure pour réseaux de données et de logiciels d'exploitation pour ce matériel et qui, en l'absence de la présente catégorie, seraient compris dans la catégorie 8 par l'effet de son alinéa i).

37. (1) The portion of Class 50 of Schedule II of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) La division b)(iii)(E) de la catégorie 24 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(E) à l'exploitation de matériel de transport ou de tout autre matériel mobile que le contribuable exploite au Canada (y compris les eaux intérieures, côtières ou limitrophes du Canada) depuis un moment antérieur à 1974,

33. (1) Le sous-alinéa c)(iii) de la catégorie 27 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) d'opérations qu'effectue le contribuable à un emplacement au Canada où il effectue des opérations depuis un moment antérieur à 1974,

(2) Le sous-alinéa c)(v) de la catégorie 27 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) de l'exploitation de matériel de transport ou de tout autre matériel mobile que le contribuable exploite au Canada (y compris les eaux intérieures, côtières ou limitrophes du Canada) depuis un moment antérieur à 1974,

34. Le passage du sous-alinéa d)(iv) de la catégorie 43.1 de l'annexe II de la version française du même règlement suivant la division (B) est remplacé par ce qui suit :

y compris le matériel de ce type qui consiste en matériel d'échange thermique, en compresseurs servant à hausser la pression de la vapeur ou du gaz basse pression, en chaudières de récupération des chaleurs perdues ou en matériel auxiliaire comme les panneaux de commande, les ventilateurs, les instruments ou les pompes, mais à l'exclusion des bâtiments,

35. (1) Le passage de la catégorie 45 de l'annexe II de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

CATÉGORIE 45

Les biens acquis après le 22 mars 2004 et avant le 19 mars 2007 (sauf ceux acquis avant 2005 qui font l'objet du choix prévu au paragraphe 1101(5q)) qui sont constitués de matériel électronique universel de traitement de l'information et de logiciels d'exploitation pour ce matériel, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) L'alinéa c) de la catégorie 45 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux alinéas a) ou b);

36. La catégorie 46 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

CATÉGORIE 46

Les biens acquis après le 22 mars 2004 qui sont constitués de matériel d'infrastructure pour réseaux de données et de logiciels d'exploitation pour ce matériel et qui, en l'absence de la présente catégorie, seraient compris dans la catégorie 8 par l'effet de son alinéa i).

37. (1) Le passage de la catégorie 50 de l'annexe II de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

CATÉGORIE 50

Les biens acquis après le 18 mars 2007 qui sont constitués de matériel électronique universel de traitement de l'information et de logiciels d'exploitation pour ce matériel, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) Paragraph (c) of Class 50 of Schedule II of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux alinéas a) ou b);

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX
REGULATIONS (DEFERRED INCOME PLANS)**

38. Paragraph 31(13)(f) of the *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Deferred Income Plans)*² is replaced by the following:

f) to months that end before 2005, it is to be read as though it also applies for the purpose of subsection 206(1.3) of the *Income Tax Act*.

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME
TAX REGULATIONS (MINING TAXES)**

39. The portion of section 2 of the *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Mining Taxes)*³ before paragraph (a) is replaced by the following:

2. Section 1 applies to taxation years that end after 2002, except that, for taxation years that begin before 2007, the amount allowed for the purpose of paragraph 20(1)(v) of the Act under subsection 3900(2) of the Regulations, as enacted by section 1, in respect of an eligible tax paid or payable in respect of which no amount would be deductible but for section 1, may not exceed the amount that provides the taxpayer with a deduction, in computing the taxpayer's income under the Act for the taxation year, that is equal to the total of

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX
REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

40. For the purpose of section 18 of the French version of the *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Miscellaneous Program)*⁴, the reference to "sous-alinéa 8700(1)a)(vi) du même règlement" is to be read as a reference to "sous-alinéa 8700a)(vi) du même règlement".

APPLICATION

41. Section 1 applies to contracts last acquired after 1989.

42. Sections 2, 3 and 5 to 10, subsection 11(4) and sections 12 to 24 and 27 to 37 come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

² SOR/2005-264
³ SOR/2006-207
⁴ SOR/2007-116

CATÉGORIE 50

Les biens acquis après le 18 mars 2007 qui sont constitués de matériel électronique universel de traitement de l'information et de logiciels d'exploitation pour ce matériel, y compris le matériel auxiliaire de traitement de l'information, mais à l'exclusion des biens qui se composent principalement ou servent principalement :

(2) L'alinéa c) de la catégorie 50 de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) de logiciels d'exploitation pour un bien visé aux alinéas a) ou b);

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT
SUR LE REVENU (RÉGIMES DE REVENU DIFFÉRÉ)**

38. L'alinéa 31(13)f) du *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (régimes de revenu différé)*² est remplacé par ce qui suit :

f) aux mois se terminant avant 2005, le même article 8201 est réputé être libellé comme s'il s'appliquait également au paragraphe 206(1.3) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE
REVENU (IMPÔTS SUR LES EXPLOITATIONS MINIÈRES)**

39. Le passage de l'article 2 du *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (impôts sur les exploitations minières)*³ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. L'article 1 s'applique aux années d'imposition se terminant après 2002. Toutefois, pour ce qui est des années d'imposition commençant avant 2007, la somme autorisée pour l'application de l'alinéa 20(1)v) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* en vertu du paragraphe 3900(2) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*, édicté par l'article 1, au titre d'un impôt admissible payé ou à payer à l'égard duquel aucune somme ne serait déductible en l'absence de l'article 1, ne peut excéder la somme qui permet au contribuable d'obtenir une déduction dans le calcul de son revenu en vertu de cette loi pour l'année d'imposition et qui correspond au total des sommes suivantes :

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT
DE L'IMPÔT SUR LE REVENU**

40. Pour l'application de l'article 18 de la version française du *Règlement correctif visant le Règlement de l'impôt sur le revenu*⁴, la mention « sous-alinéa 8700(1)a)(vi) du même règlement » vaut mention de « sous-alinéa 8700a)(vi) du même règlement ».

APPLICATION

41. L'article 1 s'applique aux contrats acquis la dernière fois après 1989.

42. Les articles 2, 3 et 5 à 10, le paragraphe 11(4) et les articles 12 à 24 et 17 à 37 entrent en vigueur à la date de leur publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.

² DORS/2005-264
³ DORS/2006-207
⁴ DORS/2007-116

43. Section 4 and subsection 11(1) apply to the 2009 and subsequent taxation years.

44. Subsections 11(2) and (3) apply with respect to dispositions occurring after November 12, 1981 otherwise than under the terms of an agreement in writing made or entered into on or before that date.

45. Section 25 is deemed to have come into force on June 14, 2001.

46. Section 26 applies to taxation years that begin after 2007.

47. Section 38 is deemed to have come into force on September 21, 2005.

48. Section 39 is deemed to have come into force on October 4, 2006.

49. Section 40 is deemed to have come into force on June 13, 2007.

43. L'article 4 et le paragraphe 11(1) s'appliquent aux années d'imposition 2009 et suivantes.

44. Les paragraphes 11(2) et (3) s'appliquent relativement aux dispositions effectuées après le 12 novembre 1981 autrement que conformément aux modalités d'une convention écrite conclue à cette date ou antérieurement.

45. L'article 25 est réputé être entré en vigueur le 14 juin 2001.

46. L'article 26 s'applique aux années d'imposition commençant après 2007.

47. L'article 38 est réputé être entré en vigueur le 21 septembre 2005.

48. L'article 39 est réputé être entré en vigueur le 4 octobre 2006.

49. L'article 40 est réputé être entré en vigueur le 13 juin 2007.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

These amendments are necessary to update the *Income Tax Regulations* (the ITR). They implement technical changes to various regulatory provisions in respect of the ITR.

Description and rationale

Most of the amendments are consequential to changes in the numbering or repeal of provisions of the *Income Tax Act* (the Act), or update the drafting style or the French terminology.

One of the amendments is consequential on a recommendation from the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations. The Committee has recommended that the word "billet" be added to the French version of subparagraph 808(6)(a)(iii) of the ITR, because the word "note" is used in the English version of the ITR.

Three amendments correct errors in previously enacted regulations amending the ITR. One of these amendments replaces, in an application rule (paragraph 31(13)(f) of SOR/2005-264) of an ITR provision, a reference to "taxation years that end before the day on which the amending Act is assented to" with a reference to "months that end before 2005". This amendment ensures that the application rule better reflects the repeal of a related provision of the Act. The other two such amendments correct typographical errors.

Consultation

These amendments were prepared in consultation with the Canada Revenue Agency. These amendments do not implement policy changes.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Les modifications ont pour but de mettre à jour le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement). Elles apportent des changements techniques à diverses dispositions réglementaires.

Description et justification

La plupart des modifications font suite à des changements de numérotation ou à l'abrogation de dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi) ou mettent à jour le style rédactionnel ou la terminologie française.

L'une des modifications fait suite à une recommandation du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le Comité a en effet recommandé que le terme « billet » soit ajouté à la version française du sous-alinéa 808(6)a)(iii) du Règlement puisque son équivalent anglais « note » figure dans la version anglaise.

Trois des modifications visent à corriger des erreurs qui se sont glissées dans des règlements antérieurs modifiant le Règlement. L'une de ces modifications consiste à remplacer, dans une disposition d'application — l'alinéa 31(13)(f) du DORS/2005-264 — le passage « aux années d'imposition se terminant avant la date de sanction de la loi modificative » par « aux mois se terminant avant 2005 ». Ce remplacement fait en sorte que cette disposition d'application reflète mieux l'abrogation d'une disposition connexe de la Loi. Les deux autres modifications de ce type corrigent des erreurs typographiques.

Consultation

Les modifications ont été mises au point en consultation avec l'Agence du revenu du Canada. Elles n'ont pas pour but de changer la politique.

Contact

Gurinderpal Grewal
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-1862

Personne-ressource

Gurinderpal Grewal
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-1862

Registration
SOR/2010-94 April 29, 2010

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1353 — Corrective Amendments, Miscellaneous Program)

P.C. 2010-549 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1353 — Corrective Amendments, Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1353 — CORRECTIVE AMENDMENTS, MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “parts per million” in section B.01.001 of the *Food and Drug Regulations*¹ is repealed.

(2) Section B.01.001 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“parts per million” or “p.p.m.” means parts per million by weight unless otherwise stated; (*parties par million ou p.p.m.*)

2. The portion of paragraph (c) of the definition “milk product” in section B.08.001.1 of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) with respect to cold-pack cheese food, cold-pack cheese food with (naming the added ingredients), cream cheese spread, cream cheese spread with (naming the added ingredients), processed cheese food, processed cheese food with (naming the added ingredients), processed cheese spread or processed cheese spread with (naming the added ingredients), any of the following products, namely,

3. Subsection B.08.028(1) of the French version of the Regulations is amended by deleting the word “et” at the end of paragraph (d) and by replacing paragraph (e) with the following:

e) la crème sure.

4. Subparagraph B.08.041(1)(a)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) contain the named added ingredients which shall be one or more of the following ingredients in amounts sufficient to differentiate the product from processed (naming the variety) cheese but not in amounts so large as to change the basic nature of the product:

Enregistrement
DORS/2010-94 Le 29 avril 2010

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement correctif visant le Règlement sur les aliments et drogues (1353)

C.P. 2010-549 Le 29 avril 2010

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les aliments et drogues (1353)*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1353)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « parties par million », à l'article B.01.001 du *Règlement sur les aliments et drogues*¹, est abrogée.

(2) L'article B.01.001 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« parties par million » ou « p.p.m. » S'entend de parties par million en poids, à moins d'indication contraire. (*parts per million or p.p.m.*)

2. Le passage de l'alinéa c) de la définition de « produit du lait » précédant le sous-alinéa (i), à l'article B.08.001.1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas du fromage à la crème à tartiner, du fromage à la crème à tartiner (avec indication des ingrédients ajoutés), du fromage fondu à tartiner, du fromage fondu à tartiner (avec indication des ingrédients ajoutés), d'une préparation de fromage conditionné à froid, d'une préparation de fromage conditionné à froid (avec indication des ingrédients ajoutés), d'une préparation de fromage fondu ou d'une préparation de fromage fondu (avec indication des ingrédients ajoutés), l'un ou l'autre des produits suivants :

3. Le paragraphe B.08.028(1) de la version française du même règlement est modifié par suppression du mot « et » à la fin de l'alinéa d) et par le remplacement de l'alinéa e) par ce qui suit :

e) la crème sure.

4. Le sous-alinéa B.08.041(1)(a)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) contain the named added ingredients which shall be one or more of the following ingredients in amounts sufficient to differentiate the product from processed (naming the variety) cheese but not in amounts so large as to change the basic nature of the product:

^a S.C. 2005, c. 42, s. 2

^b R.S., c. F-27

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 2005, ch. 42, art. 2

^b L.R., ch. F-27

¹ C.R.C., ch. 870

5. Subparagraph B.08.041.6(1)(a)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) contain the named added ingredients which shall be one or more of the following ingredients in amounts sufficient to differentiate the product from cold-pack (naming the variety) cheese but not in amounts so large as to change the basic nature of the product:

6. Paragraph B.25.062(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) ascorbic acid used in the following foods that are labelled or advertised for consumption by infants:

- (i) fruit purées, and
- (ii) cereals containing banana;

7. The portion of item 51 of Schedule M of the French version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Colonne 1	
Article	Aliment
51.	Crème sure

8. The English version of the Regulations is amended by replacing “named” with “naming the” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) paragraphs B.08.032(1)(a), (e), (f), (h) to (j), (l), (n) to (p) and (r);
- (b) the portion of subsection B.08.033(1) before paragraph (a);
- (c) the portion of subitem C.3(8) of Table I to section B.16.100 in column II;
- (d) the portion of item C.5 of Table I to section B.16.100 in column II;
- (e) the portion of item M.5 of Table I to section B.16.100 in column II;
- (f) the portion of subitem 1(6) of Table III to section B.16.100 in column II;
- (g) the portion of subitem 1A(3) of Table III to section B.16.100 in column II;
- (h) the portion of subitem C.4(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (i) the portion of subitem C.9(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (j) the portion of subitem C.14(7) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (k) the portion of subitem C.15(12) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (l) the portion of subitem G.1(6) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (m) the portion of subitem G.3(9) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (n) the portion of subitem L.2(8) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (o) the portion of subitem M.4(12) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (p) the portion of subitem M.5(12) of Table IV to section B.16.100 in column II;

5. Le sous-alinéa B.08.041.6(1)(a)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) contain the named added ingredients which shall be one or more of the following ingredients in amounts sufficient to differentiate the product from cold-pack (naming the variety) cheese but not in amounts so large as to change the basic nature of the product:

6. L’alinéa B.25.062(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) à l’acide ascorbique utilisé dans les aliments ci-après qui sont étiquetés ou annoncés comme pouvant être consommés par des bébés :

- (i) fruits en purée,
- (ii) céréales contenant des bananes;

7. Le passage de l’article 51 de l’annexe M de la version française du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Aliment
51.	Crème sure

8. Dans les passages ci-après de la version anglaise du même règlement, « named » est remplacé par « naming the » :

- a) les alinéas B.08.032(1)(a), (e), (f), (h) à (j), (l), (n) à (p) et (r);
- b) le passage du paragraphe B.08.033(1) précédant l’alinéa a);
- c) le passage du paragraphe C.3(8) du tableau I de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- d) le passage de l’article C.5 du tableau I de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- e) le passage de l’article M.5 du tableau I de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- f) le passage du paragraphe 1(6) du tableau III de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- g) le passage du paragraphe 1A(3) du tableau III de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- h) le passage du paragraphe C.4(1) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- i) le passage du paragraphe C.9(1) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- j) le passage du paragraphe C.14(7) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- k) le passage du paragraphe C.15(12) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- l) le passage du paragraphe G.1(6) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- m) le passage du paragraphe G.3(9) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- n) le passage du paragraphe L.2(8) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- o) le passage du paragraphe M.4(12) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- p) le passage du paragraphe M.5(12) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- q) le passage du paragraphe P.9(1) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;

- (q) the portion of subitem P.9(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (r) the portion of subitem P.11(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (s) the portion of subitem P.12(8) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (t) the portion of subitem S.1(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (u) the portion of subitem S.2A(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (v) the portion of subitems S.3(6) and (7) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (w) the portion of subitem S.6(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (x) the portion of subitem S.8(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (y) the portion of subitem S.9(6) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z) the portion of subitem S.11(6) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.1) the portion of subitem S.12(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.11) the portion of subitem S.13(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.12) the portion of subitem S.14(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.13) the portion of subitem S.15(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.14) the portion of subitem S.16(1) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.15) the portion of subitem T.3(7) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.16) the portion of subitem X.1(4) of Table IV to section B.16.100 in column II;
- (z.17) the portion of item B.1 of Table V to section B.16.100 in column III;
- (z.18) the portion of subitem C.1(3) of Table VI to section B.16.100 in column II;
- (z.19) the portion of subitem N.1(1) of Table VIII to section B.16.100 in column II;
- (z.2) the portion of subitem A.1(1) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.21) the portion of subitem C.2(2) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.22) the portion of subitem C.14(5) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.23) the portion of subitem L.1(4) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.24) the portion of subitem M.8(3) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.25) the portion of subitem P.1(2) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.26) the portion of subitem P.4(3) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.27) the portion of subitem P.5(2) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.28) the portion of subitem S.6(3) of Table X to section B.16.100 in column II;
- r) le passage du paragraphe P.11(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- s) le passage du paragraphe P.12(8) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- t) le passage du paragraphe S.1(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- u) le passage du paragraphe S.2A(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- v) le passage des paragraphes S.3(6) et (7) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- w) le passage du paragraphe S.6(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- x) le passage du paragraphe S.8(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- y) le passage du paragraphe S.9(6) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z) le passage du paragraphe S.11(6) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.1) le passage du paragraphe S.12(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.11) le passage du paragraphe S.13(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.12) le passage du paragraphe S.14(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.13) le passage du paragraphe S.15(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.14) le passage du paragraphe S.16(1) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.15) le passage du paragraphe T.3(7) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.16) le passage du paragraphe X.1(4) du tableau IV de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.17) le passage de l'article B.1 du tableau V de l'article B.16.100 figurant dans la colonne III;
- z.18) le passage du paragraphe C.1(3) du tableau VI de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.19) le passage du paragraphe N.1(1) du tableau VIII de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.2) le passage du paragraphe A.1(1) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.21) le passage du paragraphe C.2(2) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.22) le passage du paragraphe C.14(5) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.23) le passage du paragraphe L.1(4) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.24) le passage du paragraphe M.8(3) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.25) le passage du paragraphe P.1(2) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.26) le passage du paragraphe P.4(3) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.27) le passage du paragraphe P.5(2) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.28) le passage du paragraphe S.6(3) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.29) le passage du paragraphe S.8(3) du tableau X de l'article B.16.100 figurant dans la colonne II;

- (z.29) the portion of subitem S.8(3) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.3) the portion of subitem T.1(3) of Table X to section B.16.100 in column II;
- (z.31) the portion of subitem W.1(1) of Part I of Table XI to section B.16.100 in column II;
- (z.32) the portion of subitems N.1(1) and (2) of Part III of Table XI to section B.16.100 in column II;
- (z.33) the portion of subitem P.2(2) of Part III of Table XI to section B.16.100 in column II; and
- (z.34) the portion of subitem S.4(2) of Part III of Table XI to section B.16.100 in column II.

9. The English version of the Regulations is amended by replacing “ppm” with “p.p.m.” wherever it occurs in the following provisions:

- (a) clauses B.02.106(b)(iii)(A) and (B);
- (b) paragraph B.11.134(d); and
- (c) the portion of subitem P.2(14) of Table IV to section B.16.100 in column III.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

These regulatory amendments make corrections to the *Food and Drug Regulations* (the Regulations) that are non-substantive in nature. These corrections include inconsistencies between the English and the French versions, and spelling and syntax errors appearing in Division 1 (General), Division 8 (Dairy Products), the Tables to section B.16.100 (Food Additives) and Division 25 (Infant Foods) of the Regulations.

The miscellaneous amendments regulations were developed to streamline the regulatory process in order to maintain accuracy and consistency in regulations. These regulatory amendments do not bring any substantive amendments to the Regulations. It is expected that these changes will have little or no impact on Canadians.

Description and rationale

The regulatory amendments are to amend the definition of “parts per million” in section B.01.001 to include the abbreviation “p.p.m.” as a defined term in order to legitimate its predominant usage in Part B of the Regulations. The regulatory amendments also correct inconsistencies in the usage of the abbreviation “p.p.m.” in the English version of the Regulations by replacing the expression “ppm” with “p.p.m.”. The English version of certain provisions in Division 8 is amended to replace the word “named” with the expression “naming the”, wherever applicable, in order to accurately reflect the common names of the cheeses pursuant to the standards prescribed in Division 8. The listings in Tables I, III, IV, V, VI, VIII, X and XI to section B.16.100 are

- z.3) le passage du paragraphe T.1(3) du tableau X de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.31) le passage du paragraphe W.1(1) de la partie I du tableau XI de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.32) le passage des paragraphes N.1(1) et (2) de la partie III du tableau XI de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.33) le passage du paragraphe P.2(2) de la partie III du tableau XI de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II;
- z.34) le passage du paragraphe S.4(2) de la partie III du tableau XI de l’article B.16.100 figurant dans la colonne II.

9. Dans les passages ci-après de la version anglaise du même règlement, « ppm » est remplacé par « p.p.m. » :

- a) les divisions B.02.106b)(iii)(A) et (B);
- b) l’alinéa B.11.134d);
- c) le passage du paragraphe P.2(14) du tableau IV de l’article B.16.100 figurant dans la colonne III.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Ces modifications réglementaires apportent des corrections au *Règlement sur les aliments et drogues* (le Règlement) qui ne sont pas de nature fondamentale. Ces corrections comprennent des incohérences entre le français et l’anglais et des erreurs d’orthographe et de syntaxe qui apparaissent au titre 1 (Dispositions générales), au titre 8 (Produits laitiers), aux tableaux de l’article B.16.100 (Additifs alimentaires) et au titre 25 (Aliments pour bébés) du Règlement.

Les modifications correctives ont été développées afin d’accélérer le processus réglementaire pour assurer l’exactitude et l’uniformité dans les règlements. Ces modifications réglementaires n’introduisent pas de modifications fondamentales au Règlement. Nous prévoyons que les répercussions liées à ces changements seront minimales ou inexistantes pour les Canadiens.

Description et justification

Les modifications réglementaires modifient la définition de « parties par million » à l’article B.01.001 en y ajoutant l’abréviation « p.p.m. » comme un terme défini afin de rendre légitime son usage prédominant dans la Partie B du Règlement. Les modifications réglementaires corrigent également le manque de cohérence dans l’usage de l’abréviation « p.p.m. » dans la version anglaise du Règlement en remplaçant l’expression « ppm » par « p.p.m. ». La version anglaise de certaines dispositions au titre 8 est modifiée en remplaçant le terme « named » par l’expression « naming the », lorsque cela s’applique, afin de refléter avec exactitude le nom usuel des fromages en vertu des normes prescrites au titre 8. Les inscriptions aux tableaux I, III, IV, V, VI, VIII, X et XI de

also amended by replacing the word “named” with the expression “naming the”, wherever applicable. The wording of paragraph B.25.062(2)(b) is amended to clarify that “ascorbic acid” is permitted in both fruit purées and cereals containing banana. The regulatory amendments also correct the spelling of the term “crème sure” in the French version of the Regulations.

Consultation

Given the non-substantive nature of these amendments, consultations were not undertaken.

Contact

Marie-Claude Tardif
Associate Director
Food Regulatory Program
Health Canada
251 Sir Frederick Banting Driveway
Tunney's Pasture
Address Locator: 2203B
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-957-1750
Fax: 613-941-6625
Email: sche-ann@hc-sc.gc.ca

l'article B.16.100 sont aussi modifiées en remplaçant le terme « named » par l'expression « naming the », lorsque cela s'applique. Le libellé de l'alinéa B.25.062(2)b) est modifié afin de préciser que l'utilisation de « l'acide ascorbique » est permise à la fois dans les fruits en purée et les céréales contenant des bananes. Les modifications réglementaires corrigent également l'orthographe du terme « crème sure » dans la version française du Règlement.

Consultation

Il n'y a pas eu de consultation puisque ces modifications ne sont pas de nature fondamentale.

Personne-ressource

Marie-Claude Tardif
Directrice associée
Programme de la réglementation des aliments
Santé Canada
251, promenade Sir Frederick Banting
Pré Tunney
Indice de l'adresse : 2203B
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-957-1750
Télécopieur : 613-941-6625
Courriel : sche-ann@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2010-95 April 29, 2010

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1447 — Good Manufacturing Practices)

P.C. 2010-550 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1447 — Good Manufacturing Practices)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1447 — GOOD MANUFACTURING PRACTICES)

AMENDMENTS

1. The definition “quality control department” in section C.02.002 of the *Food and Drug Regulations*¹ is repealed.

2. Section C.02.003 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

C.02.003. Il est interdit au distributeur visé à l’alinéa C.01A.003b) et à l’importateur de vendre une drogue qui n’a pas été manufacturée, emballée-étiquetée, analysée et entreposée conformément aux exigences du présent titre.

3. The portion of section C.02.004 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

C.02.004. The premises in which a lot or batch of a drug is fabricated, packaged/labelled or stored shall be designed, constructed and maintained in a manner that

4. Section C.02.013 of the Regulations is replaced by the following:

C.02.013. (1) Every fabricator, packager/labeller, wholesaler, distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) and importer of a drug shall have on their premises in Canada a quality control department that is supervised by personnel described in section C.02.006.

(2) Except in the case of a wholesaler, the quality control department shall be a distinct organizational unit that functions and reports to management independently of any other functional unit, including the manufacturing, processing, packaging or sales unit.

5. Subsections C.02.014(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2010-95 Le 29 avril 2010

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1447 — bonnes pratiques de fabrication)

C.P. 2010-550 Le 29 avril 2010

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1447 — bonnes pratiques de fabrication)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1447 — BONNES PRATIQUES DE FABRICATION)

MODIFICATIONS

1. La définition de « service du contrôle de la qualité », à l’article C.02.002 du *Règlement sur les aliments et drogues*¹, est abrogée.

2. L’article C.02.003 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.02.003. Il est interdit au distributeur visé à l’alinéa C.01A.003b) et à l’importateur de vendre une drogue qui n’a pas été manufacturée, emballée-étiquetée, analysée et entreposée conformément aux exigences du présent titre.

3. Le passage de l’article C.02.004 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

C.02.004. Les locaux dans lesquels un lot ou un lot de fabrication d’une drogue est manufacturé, emballé-étiqueté ou entreposé sont conçus, construits et entretenus de manière :

4. L’article C.02.013 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.02.013. (1) Le manufacturier, l’emballeur-étiqueteur, le grossiste, le distributeur visé à l’alinéa C.01A.003b) et l’importateur d’une drogue ont dans leurs locaux au Canada un service du contrôle de la qualité qui est sous la surveillance du personnel visé à l’article C.02.006.

(2) Sauf dans le cas d’un grossiste, le service du contrôle de la qualité est un service organisationnel distinct, qui relève de la direction et fonctionne indépendamment des autres services fonctionnels, y compris les services de fabrication, de traitement, d’emballage ou des ventes.

5. Les paragraphes C.02.014(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

^a S.C. 2005, c. 42, s. 2

^b R.S., c. F-27

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 2005, ch. 42, art. 2

^b L.R., ch. F-27

¹ C.R.C., ch. 870

C.02.014. (1) Except in the case of a wholesaler, no lot or batch of a drug shall be made available for sale unless the sale of that lot or batch is approved by the person in charge of the quality control department.

(2) A drug that is returned to the fabricator, packager/labeller, wholesaler, distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) or importer shall not be made available for further sale unless the sale of that drug is approved by the person in charge of the quality control department.

6. Subsection C.02.015(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The person in charge of the quality control department shall cause to be investigated any complaint or information that is received respecting the quality of a drug or its deficiencies or hazards and cause any necessary corrective action to be taken, in the case where the complaint or information relates to an activity over which the department exercises quality control.

(2.1) In the case where the complaint or information that is received does not relate to an activity over which the quality control department exercises quality control, the person in charge of the department shall forward the complaint or information to the person in charge of the quality control department that exercises quality control over that activity.

7. Section C.02.023 of the Regulations is replaced by the following:

C.02.023. (1) On receipt of a complaint or any information respecting the quality of a drug or its deficiencies or hazards, every fabricator, packager/labeller, wholesaler, distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) or importer of the drug, as the case may be, shall

(a) in the case of a complaint or information described in subsection C.02.015(2), make a record of the complaint or information, its investigation and, if applicable, any corrective action taken; and

(b) in the case of a complaint or information described in subsection C.02.015(2.1), make a record of the complaint or information, the name and business address of the person in charge of the quality control department to whom it was forwarded and the date on which it was forwarded.

(2) The fabricator, packager/labeller, wholesaler, distributor referred to in paragraph C.01A.003(b) or importer of the drug, as the case may be, shall retain the record for a period of at least one year after the expiration date of the lot or batch of that drug, unless their establishment licence specifies otherwise.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Good Manufacturing Practices regulations, Division 2 of Part C of the *Food and Drug Regulations* (the Regulations), are reviewed by Health Canada every three years. As a result, several

C.02.014. (1) Sauf dans le cas d'un grossiste, un lot ou un lot de fabrication d'une drogue ne peut être mis en vente sans l'approbation du responsable du service du contrôle de la qualité.

(2) Une drogue qui est retournée au manufacturier, à l'emballleur-étiqueteur, au grossiste, au distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) ou à l'importateur ne peut être remise en vente sans l'approbation du responsable du service du contrôle de la qualité.

6. Le paragraphe C.02.015(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le responsable du service du contrôle de la qualité veille à ce que la plainte ou le renseignement reçu au sujet de la qualité d'une drogue — ou des défauts ou dangers qu'elle comporte — fasse l'objet d'une enquête et à ce que les mesures correctives nécessaires soient prises, dans le cas où la plainte ou le renseignement concerne une activité sur laquelle le service exerce un contrôle de la qualité.

(2.1) Dans le cas contraire, il l'achemine au responsable du service du contrôle de la qualité qui exerce un contrôle de la qualité sur l'activité en cause.

7. L'article C.02.023 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.02.023. (1) Sur réception d'une plainte ou d'un renseignement au sujet de la qualité d'une drogue — ou des défauts ou dangers qu'elle comporte — le manufacturier, l'emballleur-étiqueteur, le grossiste, le distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) ou l'importateur de la drogue, selon le cas :

a) s'il s'agit d'une plainte ou d'un renseignement visé au paragraphe C.02.015(2), ouvre un dossier sur la plainte ou le renseignement, les enquêtes menées à leur égard et, le cas échéant, les mesures correctives prises;

b) s'il s'agit d'une plainte ou d'un renseignement visé au paragraphe C.02.015(2.1), ouvre un dossier sur la plainte ou le renseignement et y note les nom et adresse du responsable du service du contrôle de la qualité à qui la plainte ou le renseignement a été acheminé et la date de l'acheminement.

(2) Le manufacturier, l'emballleur-étiqueteur, le grossiste, le distributeur visé à l'alinéa C.01A.003b) ou l'importateur de la drogue, selon le cas, conserve le dossier pendant au moins un an après la date limite d'utilisation du lot ou du lot de fabrication de la drogue, sauf disposition contraire de sa licence d'établissement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le règlement sur les bonnes pratiques de fabrication, titre 2 de la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues* (le Règlement) est examiné par Santé Canada à tous les trois ans. Il a été

provisions have been identified for amendment because they are not consistent with international standards and/or current industry practice, are not uniformly applied to all sectors of the industry, or do not provide the requisite regulatory support to current Health Canada interpretations. The purpose of this regulatory proposal is two-fold: to align the Regulations with international standards; and to codify existing Health Canada regulatory interpretations. Other provisions also require amendment to correct minor errors. A description of the issues and the reasoning behind the resulting amendments appear below.

Quality control requirements

Under the current Regulations, the requirements related to the quality control department apply only to fabricators, package/labellers, distributors and importers. Wholesalers are not required to have a quality control department.

However, wholesalers play an important role in the pharmaceutical industry through the wholesale selling of drugs regulated under the *Food and Drugs Act*, and therefore have an effect upon the safety, quality, and efficacy of drugs in Canada. Furthermore, the current Health Canada interpretation for personnel sets out the training and experience required of the head of the quality control department of a wholesaler.

Therefore, in recognition of the role wholesalers play, and to provide consistency of the Regulations with the interpretation of C.02.006, Health Canada has amended C.02.013 (1) of the Regulations to require wholesalers to have a quality control department on their premises, supervised by personnel referred to in C.02.006. Under this amendment, Health Canada requires that the head of the quality control department of a wholesaler also approve a returned drug for further sale, under C.02.014 (2), as is the case in the quality control departments of fabricators, packager/labellers and distributors.

As a result of the modification to C.02.013 (1), wholesalers are required, under C.02.015 (2), to investigate any complaint or information respecting the quality of a drug or its deficiencies or hazards that is received and cause corrective action to be taken as necessary.

The quality control department at a wholesale establishment, however, is not required to be a distinct organizational unit that functions and reports to management independently of any other functional unit. This is in recognition of the fact that the nature of wholesaler operations does not, in most circumstances, give rise to a conflict of interest between manufacturing and quality control personnel. Similarly, the person in charge of the quality control department is not required to approve the sale of each lot or batch of a drug, in recognition of the level of knowledge and expertise a wholesaler may have in this area. Therefore, wholesalers are specifically exempt from the application of C.02.013 (2) and C.02.014 (1).

Health Canada is also deleting the definition of “quality control department” in section C.02.002 because it merely references section C.02.013 and does not provide a true definition.

As outlined in Division 1A of Part C of the *Food and Drug Regulations*, wholesale is defined as a means to sell any of the

déterminé que plusieurs des dispositions de ce règlement doivent être modifiées, car elles ne s'accordent pas avec les normes internationales ou les pratiques industrielles en usage, ne sont pas appliquées de façon uniforme à l'échelle de l'industrie ou ne garantissent pas le fondement juridique nécessaire aux interprétations de Santé Canada. L'objectif de ce projet de règlement est double : harmoniser le Règlement aux normes internationales et codifier les interprétations actuelles de réglementation de Santé Canada. D'autres dispositions doivent aussi être modifiées afin d'y supprimer de petites erreurs. Une description des points considérés et de la raison des modifications apparaît ci-dessous.

Exigences concernant le contrôle de la qualité

En vertu du règlement actuel, seuls le fabricant, l'emballleur-étiqueteur, le distributeur et l'importateur doivent avoir un service de contrôle de la qualité. Le grossiste n'est pas astreint à cette exigence.

Toutefois, comme le grossiste joue un rôle important au sein de l'industrie pharmaceutique par la vente en gros de médicaments réglementés par la *Loi sur les aliments et drogues*, il exerce une influence sur l'innocuité, la qualité et l'efficacité des médicaments vendus au Canada. De plus, dans son interprétation actuelle de la disposition sur le personnel, Santé Canada établit la formation et l'expérience que doit posséder le responsable du service du contrôle de la qualité chez un grossiste.

Par conséquent, au vu du rôle que joue le grossiste, et dans le but d'harmoniser le Règlement avec l'interprétation de l'article C.02.006, Santé Canada a modifié le paragraphe C.02.013(1) du Règlement afin d'exiger que le grossiste ait, dans ses locaux, un service de contrôle de la qualité placé sous la surveillance du personnel visé à l'article C.02.006. Santé Canada exige que le responsable du service de contrôle de la qualité approuve une drogue retournée aux fins de remise en vente, aux termes du paragraphe C.02.014(2), à l'instar de ce qui se pratique actuellement dans les services de contrôle de la qualité des fabricateurs, des emballleurs-étiqueteurs et des distributeurs.

Par suite de la modification du paragraphe C.02.013(1), les grossistes sont également tenus, aux termes du paragraphe C.02.015(2), de faire enquête sur toute plainte ou information qui lui est communiquée au sujet de la qualité d'une drogue ou de ses carences ou dangers, et de veiller à ce que les mesures correctrices nécessaires soient prises.

Le service du contrôle de la qualité d'un grossiste n'est cependant pas tenu d'être un service organisationnel distinct relevant de la direction et fonctionnant indépendamment des autres services organisationnels. En effet, il est reconnu que la nature des opérations d'un grossiste ne donne généralement pas lieu à un conflit d'intérêts entre le personnel de la fabrication et le personnel du service du contrôle de la qualité. De même, le responsable du service du contrôle de la qualité n'est pas tenu d'approuver la vente de chaque lot ou de chaque lot de fabrication d'une drogue, compte tenu du niveau de connaissance et d'expertise qu'un grossiste peut avoir dans ce domaine. Par conséquent, les grossistes sont expressément exemptés de l'application des paragraphes C.02.013(2) et C.02.014(1).

De même, Santé Canada supprime la définition de « service du contrôle de la qualité » apparaissant à l'article C.02.002, pour le motif qu'elle ne constitue qu'un renvoi à l'article C.02.013 et ne respecte pas les critères d'une véritable définition.

Comme il est indiqué dans le titre 1A de la partie C du *Règlement sur les aliments et drogues*, vendre en gros signifie vendre

following drugs, other than at retail sale, where the seller's name does not appear on the label of the drugs:

- (a) a drug listed in Schedule C or D to the Act or in Schedule F to these regulations or a controlled drug as defined in subsection G.01.001(1); or
- (b) a narcotic as defined in the *Narcotic Control Regulations*.

Premises

Pharmaceutical establishments should be designed and constructed in a manner that permits cleanliness and orderliness while avoiding contamination. If an establishment that stores drugs does not have effective controls in place, there is potential for contamination between products that should be under quarantine and products that are available for sale. Storage under inappropriate environmental conditions may also affect the quality of a drug. Health Canada is therefore amending section C.02.004 so that current construction and maintenance requirements also apply to the premises in which a drug is stored.

Complaints on quality

The current Regulations require the head of the quality control department to investigate all complaints they receive. "Complaint" may be narrowly construed as a formal expression of dissatisfaction from a customer or consumer. This narrow interpretation was not the intent of this provision. Consequently, Health Canada has amended the wording of C.02.015 (2) to be "complaint or information that is received respecting the quality of a drug or its deficiencies or hazards" to clarify that all information related to the quality of a drug must be investigated, not just consumer complaints.

In addition, the current regulations require the person in charge of the quality control department to investigate every complaint regarding the quality of a drug and cause corrective action to be taken where necessary. Health Canada has amended C.02.015 to require corrective action to be taken if the complaint or information received relates to an activity over which the department exercises control. If the complaint or information received does not relate to an activity over which the department exercises control, it shall be forwarded to the person in charge of the quality control department that does exercise quality control over the activity.

With the modification to the type of establishments required to have a quality control department, as previously outlined, the investigation requirement applies to fabricators, packager/labellers, wholesalers, distributors and importers. The requirement to make and retain a record of the complaint and its investigation currently applies to distributors and importers. To correct this inconsistency in application, Health Canada requires fabricators, packager/labellers, and wholesalers to make and retain these records under C.02.023. In addition, a record shall also be retained of the corrective action taken and the name and address of the person to whom it was forwarded, as applicable. The Good Manufacturing Practices (GMP) Guidelines, 2009 Edition (GUI-0001), state that the record must be retained for a period of one year after the expiration date of the lot or batch of the drug.

autrement qu'au détail une ou plusieurs des drogues suivantes sans que le nom du vendeur ne figure sur l'étiquette :

- a) toute drogue visée aux annexes C ou D de la Loi, toute drogue visée à l'annexe F du présent règlement ou toute drogue contrôlée au sens du paragraphe G.01.001(1) de celui-ci;
- b) un stupéfiant au sens du *Règlement sur les stupéfiants*.

Locaux

La conception et l'aménagement des établissements pharmaceutiques doivent permettre d'exécuter les opérations dans des conditions de propreté et d'ordre, et d'éviter la contamination. Si un établissement où des drogues sont entreposées ne possède pas de contrôles efficaces, une contamination peut survenir entre les produits qui devraient être mis en quarantaine et ceux mis en vente. L'entreposage dans des conditions environnementales non appropriées peut également nuire à la qualité de la drogue. Santé Canada modifie donc l'article C.02.004 afin que les exigences actuelles relatives à la construction et à l'entretien s'appliquent également aux locaux où est entreposée une drogue.

Plaintes concernant la qualité

Le règlement actuel exige que le responsable du service du contrôle de la qualité fasse enquête au sujet de chaque plainte qu'il reçoit. Une « plainte », dans son interprétation restrictive, s'entend d'une expression officielle d'insatisfaction de la part d'un client ou d'un consommateur. Comme cette interprétation restrictive n'était pas le but que visait cette disposition, Santé Canada a remplacé le libellé du paragraphe C.02.015(2) par « plainte ou information reçue au sujet de la qualité d'une drogue, de ses carences ou de ses dangers », afin d'exiger que toute information concernant la qualité d'une drogue soit étudiée, et non pas seulement les plaintes des consommateurs.

Par ailleurs, en vertu du règlement actuel, le responsable du service du contrôle de la qualité doit faire enquête sur chaque plainte au sujet de la qualité d'une drogue et veiller à ce que les mesures correctrices nécessaires soient prises. Santé Canada a donc modifié l'article C.02.015 afin d'exiger que des mesures correctrices soient prises si la plainte ou l'information reçue a trait à une activité qui relève du service. Si la plainte ou l'information reçue n'a pas trait à une activité qui relève du service, elle doit être transmise au responsable du service du contrôle de la qualité de qui elle relève en fait.

Compte tenu de la modification au type d'établissements devant avoir un service de contrôle de la qualité, comme il est énoncé ci-dessus, l'obligation d'enquête s'applique aux manufacturiers, aux emballeurs-étiqueteurs, aux grossistes, aux distributeurs et aux importateurs. L'obligation d'ouvrir et de conserver un dossier sur la plainte et son enquête s'applique présentement aux distributeurs et aux importateurs. Soucieux de corriger cette incohérence dans l'application, Santé Canada exige que les manufacturiers, les emballeurs-étiqueteurs et les grossistes ouvrent et conservent un tel dossier d'enquête, aux termes de l'article C.02.023. En outre, un dossier doit également être conservé sur les mesures correctrices prises, et le nom et l'adresse de la personne à laquelle il a été transmis, le cas échéant, doivent y figurer. Les lignes directrices sur les Bonnes pratiques de fabrication (BPF), Édition 2009 (GUI-0001), énoncent qu'un dossier doit être conservé pour une période d'un an après la date d'expiration du lot ou du lot de fabrication d'une drogue.

Health Canada has added “quality” to “control department” to be consistent with the French version of this provision, as well as the remainder of the English Regulations.

Alternatives

Many of the amendments are codifications of existing interpretations of the Regulations, in order to better align the Regulations with evolving regulatory interpretation. Consequently, no alternatives to regulation were appropriate for these amendments. Similarly, the modifications aimed at addressing consistencies between the English and French versions of the Regulations, or to have consistent terminology within the English Regulations, could not be achieved by any means other than regulation. The remaining modifications involve ensuring consistency between French and English versions of the Regulations and deleting the unnecessary definition of quality control department.

Benefits and costs

Wholesalers will incur the cost of maintaining a quality control department on their premises. This cost is not considered to be great, particularly because the quality control department is not required to be a distinct organizational unit. Wholesalers will also bear the cost of creating and retaining records of investigations into complaints and information related to quality. Wholesalers are required to retain the records for a period of at least one year after the expiration date of the lot or batch of the drug. The potential benefits to the health and safety of Canadians that such investigations and records would provide far outweigh the estimated costs. Retaining the records permits thorough and complete investigations in the event of subsequent quality-related problems with the drug.

The remaining amendments will have neither an additional cost nor benefit to industry, government or Canadians as they simply codify existing practices or correct minor inconsistencies.

Consultation

A Letter to Stakeholders outlining the proposed amendment was published on the Health Products and Food Branch Inspectorate Web site and sent to affected stakeholders on January 10, 2005. In addition, the proposed amendment was also pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 30, 2006, followed by a 75-day comment period. During this period, four responses from industry associations were received. While some stakeholder responses applauded the proposed amendments, others questioned the appropriateness of the responsibilities to be fulfilled by wholesalers. More specifically, the comments suggested that a complete investigation by a wholesaler should not be necessary if the complaint received has been forwarded to the product manufacturer. As such, the amendments to C.02.015 and C.02.023 were redrafted to more accurately reflect the responsibility of a wholesaler, regarding activities within their span of control, in investigating complaints on quality.

Most recently, a Letter to Stakeholders outlining the proposed amendment was published on the Health Products and Food Branch Inspectorate Web site and sent to affected stakeholders on

Santé Canada ajoute « quality » à l’expression anglaise « control department », par souci de cohérence avec la version française de cette disposition et avec le reste de la version anglaise du Règlement.

Solutions envisagées

Bon nombre des modifications sont des codifications d’interprétations existantes du Règlement, afin d’harmoniser le Règlement aux interprétations de la réglementation en constante évolution. Ainsi, il n’y a donc pas d’autres solutions que la modification du Règlement pour donner suite à ces modifications. De même, les modifications visant à harmoniser les versions anglaise et française du Règlement ou à uniformiser la terminologie de la version anglaise du Règlement ne peuvent être mises en œuvre par un moyen autre que la réglementation. Les modifications restantes comprennent l’assurance d’une cohérence entre les versions françaises et anglaises du Règlement et le retrait de la définition superflue du service de contrôle de la qualité.

Avantages et coûts

Les grossistes subiront le coût du maintien d’un service de contrôle de la qualité dans leurs locaux. Ce coût ne devrait pas être élevé, en particulier parce que ce service n’est pas tenu d’être un service organisationnel distinct. Les grossistes supporteront également le coût de la création et de la conservation de dossiers d’enquête sur les plaintes et les informations concernant la qualité. Les grossistes sont tenus de conserver les dossiers pour une période d’un an après la date d’expiration du lot ou du lot de fabrication de la drogue. Les avantages potentiels que ces enquêtes et ces dossiers procureraient à la santé et à la sécurité des Canadiens l’emportent aisément sur les coûts estimatifs. Conserver les dossiers permettrait des enquêtes complètes et approfondies si des cas de problèmes liés à la qualité de la drogue survenaient.

Le reste des modifications ne présenteront ni coût, ni avantage supplémentaires pour l’industrie, le gouvernement ou les Canadiens, puisqu’il s’agit de simples codifications de pratiques ayant cours ou de la suppression de petites erreurs.

Consultations

Une lettre expliquant les modifications proposées a été publiée sur le site Web de l’Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments et envoyée aux parties intéressées le 10 janvier 2005. De plus, les modifications proposées ont été l’objet d’une publication anticipée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 30 septembre 2006, pour être soumise à une période de consultation de 75 jours. Pendant cette période, quatre réponses provenant d’associations manufacturières ont été reçues des parties concernées. Bien que certains répondants soient favorables aux modifications proposées, d’autres ont remis en question la pertinence des responsabilités devant être assumées par les grossistes. Plus particulièrement, les observations faisaient remarquer qu’une enquête complète par le grossiste ne devrait pas être nécessaire si la plainte reçue avait été transmise au fabricant du produit. Pour ce motif, les modifications proposées aux articles C.02.015 et C.02.023 ont été reformulées afin de refléter de façon plus précise la responsabilité du grossiste, au titre des activités relevant de sa compétence, dans la réalisation des enquêtes sur les plaintes concernant la qualité.

Une lettre expliquant les modifications proposées a été récemment publiée sur le site Web de l’Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments et envoyée aux parties

October 6, 2009. In addition, the proposed amendment was also pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 26, 2009, followed by a 75-day comment period. During this period, one response was received from industry.

The comment suggested that the terms “information,” “deficiencies” and “hazards” be clearly defined because these terms are broad such that they may trigger investigations which are not related to the quality of the drug. Health Canada agrees that the terms are broad but has determined that investigations are warranted in order to assess whether the quality of the drug is at issue and the appropriate course of action.

Compliance and enforcement

This amendment does not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and Regulations enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate. Current compliance mechanisms include compliance verifications and investigations, supported by establishment licensing and laboratory analyses, and compliance monitoring, including activities such as good manufacturing practices inspections.

Contact

Kim Dayman-Rutkus
Director
Policy and Strategic Planning Division
Health Products and Food Branch Inspectorate
Health Canada
250 Lanark Avenue
Address Locator: 2006C
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-954-6785
Fax: 613-957-9392
Email: insp_pol@hc-sc.gc.ca

intéressées le 6 octobre 2009. De plus, les modifications proposées ont été l’objet d’une publication anticipée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 26 septembre 2009, pour être soumise à une période de consultation de 75 jours. Pendant cette période, une réponse provenant de l’industrie a été reçue.

Ce commentaire souligne l’importance de bien définir les termes « information », « carences » et « dangers », compte tenu de leur caractère général qui pourrait être la cause d’enquêtes non liées à la qualité des médicaments. Santé Canada considère aussi que leur sens est étendu, mais a établi que les enquêtes sont justifiées et demeurent le plan d’action approprié pour évaluer si la qualité des médicaments est en jeu.

Respect et exécution

Les présentes modifications ne changent pas les mécanismes d’observation existants en vertu des dispositions de la *Loi sur les aliments et drogues* et de son règlement, appliqués par l’Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments. Au nombre des mécanismes d’observation actuels, mentionnons les vérifications de la conformité et les enquêtes, appuyées par l’agrément des établissements et des analyses en laboratoire, de même que la surveillance de la conformité, notamment des activités telles que les inspections des bonnes pratiques de fabrication.

Personne-ressource

Kim Dayman-Rutkus
Directrice
Division de la politique et de la planification stratégique
Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments
Santé Canada
250, avenue Lanark
Indice de l’adresse : 2006C
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-954-6785
Télécopieur : 613-957-9392
Courriel : insp_pol@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2010-96 April 29, 2010

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations

P.C. 2010-551 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Paragraph 600(b) of the *Income Tax Regulations*¹ is replaced by the following:

(b) subsections 7(10), 12.2(4), 13(4), (7.4) and (29), 14(6), 20(24), 44(1) and (6), 45(2) and (3), 50(1), 53(2.1), 70(6.2), (9.01), (9.11), (9.21) and (9.31), 72(2), 73(1), 80.1(1), 82(3), 83(2), 104(5.3) and (14), 107(2.001), 143(2), 146.01(7), 164(6) and (6.1), 184(3) and 256(9) of the Act;

(2) Paragraph 600(b) of the Regulations is amended by adding the reference “146.02(7),” in numerical order.

(3) Paragraph 600(b) of the Regulations is amended by striking out the reference “12.2(4),”.

2. Paragraph (b) of the definition “application for a certificate of completion” in subsection 1106(1) of the Regulations is amended by replacing “Canada Customs and Revenue Agency” with “Canada Revenue Agency”.

3. (1) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by striking out the following:

Huntington College, Huntington, Indiana
Naropa Institute, The, Boulder, Colorado
Union Institute, The, Cincinnati, Ohio

(2) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Hawaii Pacific University, Honolulu, Hawaii
Huntington University, Huntington, Indiana
Idaho State University, Pocatello, Idaho
John Brown University, Siloam Springs, Arkansas
Naropa University, Boulder, Colorado
Union Institute & University, Cincinnati, Ohio

(3) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Albany College of Pharmacy of Union University, Albany, New York

Enregistrement
DORS/2010-96 Le 29 avril 2010

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu

C.P. 2010-551 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATIONS

1. (1) L'alinéa 600b) du Règlement de l'impôt sur le revenu¹ est remplacé par ce qui suit :

b) les paragraphes 7(10), 12.2(4), 13(4), (7.4) et (29), 14(6), 20(24), 44(1) et (6), 45(2) et (3), 50(1), 53(2.1), 70(6.2), (9.01), (9.11), (9.21) et (9.31), 72(2), 73(1), 80.1(1), 82(3), 83(2), 104(5.3) et (14), 107(2.001), 143(2), 146.01(7), 164(6) et (6.1), 184(3) et 256(9) de la Loi;

(2) L'alinéa 600b) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre numérique, de la mention « 146.02(7), ».

(3) L'alinéa 600b) du même règlement est modifié par suppression de la mention « 12.2(4), ».

2. À l'alinéa b) de la définition de « demande de certificat d'achèvement » au paragraphe 1106(1) du même règlement, « l'Agence des douanes et du revenu du Canada » est remplacé par « l'Agence du revenu du Canada ».

3. (1) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par suppression de ce qui suit :

Huntington College, Huntington, Indiana
Naropa Institute, The, Boulder, Colorado
Union Institute, The, Cincinnati, Ohio

(2) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Hawaii Pacific University, Honolulu, Hawaii
Huntington University, Huntington, Indiana
Idaho State University, Pocatello, Idaho
John Brown University, Siloam Springs, Arkansas
Naropa University, Boulder, Colorado
Union Institute & University, Cincinnati, Ohio

(3) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Albany College of Pharmacy of Union University, Albany, New York

^a S.C. 2007, c. 35, s. 62

^b R.S., c. 1 (5th Suppl.)

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 2007, ch. 35, art. 62

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

Jacksonville State University, Jacksonville, Alabama
Mesivta Torah Vodaath Rabbinical Seminary, Brooklyn, New York
Mount Sinai School of Medicine, New York, New York
Union University, Jackson, Tennessee
University of Mississippi, The, Oxford, Mississippi

(4) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by striking out the following:

Albany College of Pharmacy of Union University, Albany, New York

(5) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Albany College of Pharmacy and Health Sciences, Albany, New York

(6) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by striking out the following:

Walla Walla College, College Place, Washington

(7) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Walla Walla University, College Place, Washington

(8) Section 1 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Cranbrook Academy of Art, Bloomfield Hills, Michigan

4. (1) Section 2 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

London School of Economics and Political Science, The, London, England

University of Kent, Canterbury, England

(2) Section 2 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

University of Keele, Keele, England

(3) Section 2 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Brunel University, Uxbridge, England

5. Section 4 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

WU Vienna University of Economics and Business, Vienna

6. Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following after section 15:

16. For the purposes of section 3503, the university situated in Italy is the following:

John Cabot University, Rome

7. Section 21 of Schedule VIII to the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Chinese University of Hong Kong, The, Shatin, New Territories

APPLICATION

8. (1) Subsection 1(1) applies in respect of dispositions of property on or after May 2, 2006.

(2) Subsection 4(1) is deemed to have taken effect on January 1, 2005.

(3) Subsections 3(1) and (2) are deemed to have taken effect on January 1, 2006.

Jacksonville State University, Jacksonville, Alabama
Mesivta Torah Vodaath Rabbinical Seminary, Brooklyn, New York

Mount Sinai School of Medicine, New York, New York

Union University, Jackson, Tennessee

University of Mississippi, The, Oxford, Mississippi

(4) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par suppression de ce qui suit :

Albany College of Pharmacy of Union University, Albany, New York

(5) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Albany College of Pharmacy and Health Sciences, Albany, New York

(6) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par suppression de ce qui suit :

Walla Walla College, College Place, Washington

(7) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Walla Walla University, College Place, Washington

(8) L'article 1 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Cranbrook Academy of Art, Bloomfield Hills, Michigan

4. (1) L'article 2 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

London School of Economics and Political Science, The, London, England

University of Kent, Canterbury, England

(2) L'article 2 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

University of Keele, Keele, England

(3) L'article 2 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Brunel University, Uxbridge, England

5. L'article 4 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

WU Vienna University of Economics and Business, Vienna

6. L'annexe VIII du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

16. Pour l'application de l'article 3503, l'université située en Italie est la suivante :

John Cabot University, Rome

7. L'article 21 de l'annexe VIII du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Chinese University of Hong Kong, The, Shatin, New Territories

APPLICATION

8. (1) Le paragraphe 1(1) s'applique relativement aux dispositions de biens effectuées le 2 mai 2006 ou après cette date.

(2) Le paragraphe 4(1) est réputé avoir pris effet le 1^{er} janvier 2005.

(3) Les paragraphes 3(1) et (2) sont réputés avoir pris effet le 1^{er} janvier 2006.

(4) Subsections 3(3) and 4(2) and sections 5 and 7 are deemed to have taken effect on January 1, 2007.

(5) Subsections 3(4) and (5) are deemed to have taken effect on August 21, 2008.

(6) Subsections 3(6) and (7) and section 6 are deemed to have taken effect on January 1, 2008.

(7) Subsections 3(8) and 4(3) are deemed to have taken effect on January 1, 2009.

(4) Les paragraphes 3(3) et 4(2) et les articles 5 et 7 sont réputés avoir pris effet le 1^{er} janvier 2007.

(5) Les paragraphes 3(4) et (5) sont réputés avoir pris effet le 21 août 2008.

(6) Les paragraphes 3(6) et (7) et l'article 6 sont réputés avoir pris effet le 1^{er} janvier 2008.

(7) Les paragraphes 3(8) et 4(3) sont réputés avoir pris effet le 1^{er} janvier 2009.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The *Income Tax Regulations* (the Regulations) are made under the authority of the *Income Tax Act* (the Act). The objectives of this regulatory action are to

- amend the list of elections provided for in section 600 of the Regulations for which the Minister of Revenue (the Minister) may grant an extension to file or permission to amend or revoke;
- amend subsection 1106(1) of the Regulations to replace an outdated reference to the Canada Customs and Revenue Agency;
- amend Schedule VIII of the Regulations which lists foreign universities to which a Canadian can donate and receive tax relief in respect of that donation.

Description and rationale

SECTION 1 — AMENDMENTS TO SECTION 600 OF THE REGULATIONS

The Act and Regulations contain many elections that give taxpayers the opportunity to decide on an alternative tax treatment in conducting their financial affairs for income tax purposes. Section 600 of the Regulations sets out those elections for which the Minister has discretionary authority to grant an extension to file or permission to amend or revoke, where certain conditions have been met.

Subsection 1(1) of the amendment package replaces the references to subsections 70(9), (9.1), (9.2) and (9.3) in paragraph 600(b) of the Regulations with subsections 70(9.01), (9.11), (9.21) and (9.31) to reflect legislative amendments made to the ITA in the 2006 Budget. Subsection 1(1) applies in respect of dispositions of property on or after May 2, 2006.

Subsection 1(2) of the amendments adds a reference in paragraph 600(b) of the Regulations to subsection 146.02(7), an election which is available on the death of an individual who participated in a Lifelong Learning Plan.

Subsection 1(3) of the amendments deletes a reference in paragraph 600(b) of the Regulations to an outdated provision, subsection 12.2(4), which was repealed by the 1989 Budget.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement) est fait dans le cadre de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi). Cette mesure de réglementation vise ce qui suit :

- modifier la liste de choix prévus à l'article 600 du Règlement dont le ministre du Revenu (le ministre) peut proroger le délai de production ou autoriser la modification ou la révocation;
- modifier le paragraphe 1106(1) du Règlement afin de remplacer une mention périmée de l'Agence des douanes et du revenu du Canada;
- modifier l'annexe VIII du Règlement, qui dresse la liste des universités étrangères auxquelles un Canadien peut effectuer un don et bénéficier d'un allègement fiscal à la suite de ce don.

Description et justification

ARTICLE 1 — MODIFICATIONS DE L'ARTICLE 600 DU RÈGLEMENT

La Loi et son règlement contiennent de nombreux choix qui donnent aux contribuables la possibilité de choisir un traitement fiscal alternatif qu'on appliquera à leur situation financière aux fins de l'impôt sur le revenu. L'article 600 du Règlement énumère les choix pour lesquels le ministre détient le pouvoir discrétionnaire d'accorder une prorogation du délai de production ou d'autoriser la modification ou la révocation, lorsque certaines conditions sont respectées.

Le paragraphe 1(1) de ces modifications remplace la mention des paragraphes 70(9), (9.1), (9.2) et (9.3), dans l'alinéa 600b) du Règlement, par la mention des paragraphes 70(9.01), (9.11), (9.21) et (9.31) afin de tenir compte des modifications législatives apportées à la LIR dans le cadre du budget de 2006. Le paragraphe 1(1) vise la disposition de biens effectuée le 2 mai 2006 ou après cette date.

Le paragraphe 1(2) des modifications ajoute, à l'alinéa 600b) du Règlement, la mention du paragraphe 146.02(7) concernant un choix offert lors du décès d'une personne qui participait à un régime d'éducation permanente.

Le paragraphe 1(3) des modifications supprime, à l'alinéa 600b) du Règlement, la mention d'une disposition désuète, le paragraphe 12.2(4), lequel a été abrogé dans le cadre du budget de 1989.

SECTION 2 — AMENDMENT TO SUBSECTION 1106(1) OF THE REGULATIONS

This section makes a technical amendment to bring an outdated reference to the Canada Customs and Revenue Agency into conformity with the *Canada Revenue Agency Act*.

SECTIONS 3 TO 7 — AMENDMENTS TO SCHEDULE VIII OF THE REGULATIONS

Schedule VIII of the Regulations lists prescribed universities outside Canada, the student body of which ordinarily includes students from Canada. A non-refundable tax credit in respect of donations made to these universities may generally be claimed by individuals and trusts for Canadian income tax purposes. Corporations may be eligible for a deduction in respect of such a donation.

Sections 3 to 7 of the amendments add to Schedule VIII the names of foreign universities in the United States, the United Kingdom, Austria, Italy and Hong Kong that have made an application for “prescribed status” and that meet the criteria for inclusion on Schedule VIII. In addition, section 3 replaces outdated references to universities to reflect their current legal names.

SECTION 8 — APPLICATION

This section sets out the effective dates of the amendments previously described. Generally, the “prescribed status” of the universities being added to Schedule VIII is deemed to take effect January 1 of the year in which the particular foreign university requested inclusion on Schedule VIII.

There are no additional administrative costs associated with the above-referenced amendments for taxpayers, tax practitioners or the Canada Revenue Agency. The costs associated with the addition of the universities to Schedule VIII are negligible.

Consultation

No consultation was conducted with respect to the amendments in section 600 or 1106 of the Regulations. The changes to the list of qualifying universities, as amended by sections 3 to 7, are in response to requests and information received from the universities.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance or enforcement issues with the amendments to section 600.

With respect to donations made by Canadian taxpayers to those universities listed in Schedule VIII, compliance will be ensured through the mechanisms currently in place.

Contact

Ms. Holly Carswell
 Legislative Policy Directorate
 Place de Ville, Tower A, 22nd Floor
 320 Queen Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0L5
 Telephone: 613-954-3312
 Email: Holly.Carswell@cra-arc.gc.ca

ARTICLE 2 — MODIFICATIONS DE L’ARTICLE 1106(1) DU RÈGLEMENT

Cet article apporte une modification technique à une mention périmée de l’Agence des douanes et du revenu du Canada afin qu’elle soit conforme à la *Loi sur l’Agence du revenu du Canada*.

ARTICLE 3 À 7 — MODIFICATIONS DE L’ANNEXE VIII DU RÈGLEMENT

L’annexe VIII du Règlement énumère les universités visées par règlement situées hors du Canada et dont la population étudiante comprend habituellement des étudiants du Canada. Aux fins du calcul de l’impôt sur le revenu canadien, les particuliers et les fiducies peuvent généralement réclamer un crédit d’impôt non remboursable à l’égard de dons à ces universités. Les sociétés peuvent être admissibles à une déduction pour de tels dons.

Les articles 3 à 7 des modifications ajoutent à l’annexe VIII le nom d’universités étrangères aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Autriche, en Italie et à Hong Kong qui ont demandé à être une université « visée par règlement » et qui répondent aux critères d’inclusion dans l’annexe VIII. De plus, l’article 3 met à jour le nom de certaines universités afin de refléter leur nom légal actuel.

ARTICLE 8 — APPLICATION

Cet article indique les dates d’entrée en vigueur des modifications décrites précédemment. En général, le statut d’université « visée par règlement » des universités ajoutées à l’annexe VIII est réputé entrer en vigueur le 1^{er} janvier de l’année au cours de laquelle l’université étrangère a demandé son inclusion à l’annexe VIII.

Les modifications susmentionnées n’engendrent aucuns frais administratifs supplémentaires pour les contribuables, les fiscalistes ou l’Agence du revenu du Canada. Les frais associés à l’ajout d’universités à l’annexe VIII sont négligeables.

Consultation

Aucune consultation n’a été effectuée concernant les modifications des articles 600 et 1106 du Règlement. Les modifications de la liste des universités visées par règlement, telles qu’elles sont décrites dans les articles 3 à 7, sont en fonction des demandes et des renseignements reçus des universités.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications de l’article 600 ne soulèvent aucun enjeu d’observation ou d’exécution.

En ce qui concerne les dons de contribuables canadiens aux universités énumérées à l’annexe VIII, on assurera l’observation par l’entremise des mécanismes déjà en place.

Personne-ressource

Mme Holly Carswell
 Direction de la politique législative
 Place de Ville, Tour A, 22^e étage
 320, rue Queen
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0L5
 Téléphone : 613-954-3312
 Courriel : Holly.Carswell@cra-arc.gc.ca

Registration
SOR/2010-97 April 29, 2010

BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT

**Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency
General Rules (Miscellaneous Program)**

P.C. 2010-552 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 209(1) of the *Bankruptcy and Insolvency Act*^a, hereby makes the annexed *Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency General Rules (Miscellaneous Program)*.

Enregistrement
DORS/2010-97 Le 29 avril 2010

LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ

**Règles correctives visant les Règles générales sur la
faillite et l'insolvabilité**

C.P. 2010-552 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du Ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 209(1) de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend les *Règles correctives visant les Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité*, ci-après.

**RULES AMENDING THE BANKRUPTCY
AND INSOLVENCY GENERAL RULES
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENT

1. Part I of the schedule to the *Bankruptcy and Insolvency General Rules*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Rules.)

Issue and objectives

The purpose of this regulatory amendment is to repeal "Schedule, Part I, Tariff of Costs" from the *Bankruptcy and Insolvency General Rules* (C.R.C., 1978, c. 368). This change is required because subsection 197(5) of the *Bankruptcy and Insolvency Act* (BIA) [R.S.C., 1985, c. B-3], which enabled "Schedule, Part I, Tariff of Costs," has been repealed. As a result, the Schedule no longer has a practical relevance.

Description and rationale

Subsection 110(1) of chapter 47 of the Statutes of Canada, 2005, which came into force on September 18, 2009, repealed subsection 197(5) of the BIA. Former subsection 197(5) of the BIA read as follows:

Legal costs shall be paid according to the tariff provided by the General Rules or according to the item in the tariff most nearly analogous or comparable to the services rendered, or, where no provision may be found therein applicable to the particular services rendered or disbursements made, according to the tariff in effect in other civil matters.

**RÈGLES CORRECTIVES VISANT LES
RÈGLES GÉNÉRALES SUR LA
FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ**

MODIFICATION

1. La partie 1 de l'annexe des *Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité*¹ est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Question et objectifs

La présente modification réglementaire vise à abroger l'« Annexe, Partie I, Tarif des frais » des *Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité* (C.R.C., 1978, ch. 368). Ce changement est requis en raison de l'abrogation du paragraphe 197(5) de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (LFI) [L.R.C., 1985, ch. B-3], la disposition législative qui habilitait l'« Annexe, Partie I, Tarif des frais ». L'Annexe n'est donc plus pertinente en pratique.

Description et justification

L'article 110(1) du chapitre 47 des Lois du Canada (2005), qui est entré en vigueur le 18 septembre 2009, a abrogé le paragraphe 197(5) de la LFI. L'ancien paragraphe 197(5) de la LFI se lisait comme suit :

Les frais judiciaires sont acquittés d'après le tarif prévu aux Règles générales ou d'après l'indication du tarif qui se rapproche le plus des services rendus, ou, si le tarif ne contient aucune indication applicable aux services particuliers qui ont été rendus ou aux débours qui ont été faits, d'après le tarif en vigueur dans d'autres litiges civils.

^a R.S., c. B-3

¹ C.R.C., c. 368; SOR/92-579; SOR/98-240

^a L.R., ch. B-3

¹ C.R.C. ch. 368; DORS/92-579; DORS/98-240

The tariff to which subsection 197(5) of the BIA refers is provided by the *Bankruptcy and Insolvency General Rules* in “Schedule, Part I, Tariff of Costs.” This Tariff of Costs is a detailed list of legal costs and fees payable during the administration of a bankruptcy or proposal under the BIA. This Tariff of Costs has not been amended since 1949 and is, therefore, outdated with respect to the actual amounts being paid for legal costs. The amounts listed in the Tariff of Costs are no longer used in practice. Instead, the costs are paid in accordance with civil court tariffs as they apply in the province or territory in which the litigation occurs.

Nevertheless, the Tariff of Costs still exists in the *Bankruptcy and Insolvency General Rules* and should be repealed in keeping with the amendment made by chapter 47 of the Statutes of Canada, 2005, to the enabling legislation.

Please note that this regulatory amendment will have no monetary impact given that it is a housekeeping amendment and will better reflect current practice.

Consultation

In the report dated November 2003 and titled, “Debtors and Creditors Sharing the Burden: A Review of the BIA and the *Companies’ Creditors Arrangement Act*,” the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce recommended that “Schedule, Part I, Tariff of Costs” be repealed. In keeping with this recommendation, subsection 197(5) of the BIA was repealed by chapter 47 of the Statutes of Canada, 2005. However, the repeal of the actual “Schedule, Part I, Tariff of Costs” was omitted.

No further consultations have been held for the proposed amendments to the *Bankruptcy and Insolvency General Rules* given that in the current practice, the outdated “Schedule, Part I, Tariff of Costs” is not taken into consideration for the determination of legal costs. The amendments will have no particular impact on the stakeholders.

Implementation, enforcement and service standards

No new mechanisms for compliance and enforcement are required because the amendments do not impose any new restrictions nor do they entail any changes to the rights and obligations set out in the BIA and the *Bankruptcy and Insolvency General Rules*.

Contact

Sheila Westerink Robin, MBA
National Manager
Policy and Regulatory Affairs
Office of the Superintendent of Bankruptcy
Industry Canada
Heritage Place
155 Queen Street, 4th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: 613-948-5006
Fax: 613-948-4080
Email: sheila.robins@ic.gc.ca

Le tarif auquel renvoie le paragraphe 197(5) de la LFI est prévu à l’« Annexe, Partie I, Tarif des frais » des *Règles générales sur la faillite et l’insolvabilité*. Ce tarif des frais constitue une liste détaillée des frais judiciaires payables durant l’administration d’une faillite ou d’une proposition en vertu de la LFA. Ce tarif n’a pas été modifié depuis 1949, et il est donc périmé par rapport aux montants réels des frais judiciaires payés de nos jours. Les montants énumérés dans le tarif des frais ne sont plus utilisés dans la pratique. Les frais sont plutôt établis conformément au tarif des tribunaux civils applicable dans la province ou le territoire où se produit le litige.

Cependant, le tarif des frais existe toujours dans les *Règles générales sur la faillite et l’insolvabilité*, et il devrait être abrogé conformément à la modification apportée par le chapitre 47 des Lois du Canada (2005) à la loi habilitante.

Veuillez noter que cette modification réglementaire n’aura aucune répercussion pécuniaire, puisqu’il s’agit d’une modification d’ordre administratif qui permettra de mieux tenir compte de la pratique actuelle.

Consultation

Dans le rapport intitulé « Les débiteurs et les créanciers doivent se partager le fardeau : Examen de la LFI et de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* », publié en novembre 2003, le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce a recommandé l’abrogation de l’« Annexe, Partie I, Tarif des frais ». Conformément à cette recommandation, le paragraphe 197(5) de la *Loi sur la faillite et l’insolvabilité* a été abrogé par le chapitre 47 des Lois du Canada (2005), mais on a toutefois omis d’abroger l’« Annexe, Partie I, Tarif des frais » en soi.

Aucune autre consultation n’a eu lieu relativement au projet de modification des *Règles générales sur la faillite et l’insolvabilité*, étant donné que, dans la pratique, on ne tient plus compte de l’« Annexe, Partie I, Tarif des frais » périmé pour la détermination des frais judiciaires. Les modifications n’auront aucune répercussion particulière sur les intervenants.

Mise en œuvre, application et normes de service

Aucun nouveau mécanisme en matière de conformité et d’application n’est requis, car les modifications n’imposent aucune nouvelle restriction et ne changent en rien les droits et les obligations prévus aux termes de la LFI et des *Règles générales sur la faillite et l’insolvabilité*.

Personne-ressource

Sheila Westerink Robin, MBA
Gestionnaire nationale
Politique et affaires réglementaires
Bureau du surintendant des faillites
Industrie Canada
Place Héritage
155, rue Queen, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : 613-948-5006
Télécopieur : 613-948-4080
Courriel : sheila.robins@ic.gc.ca

Registration
SOR/2010-98 April 29, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2010-553 April 29, 2010

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 20, 2008, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substances set out in the annexed Order are toxic substances;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, hereby makes the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING TOXIC SUBSTANCES TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following in numerical order:

- 86.** Methyloxirane, which has the molecular formula C₃H₆O
- 87.** Ethyloxirane, which has the molecular formula C₄H₈O
- 88.** Naphthalene, which has the molecular formula C₁₀H₈
- 89.** Toluene diisocyanates, which have the molecular formula C₉H₆N₂O₂
- 90.** 1,2-Benzenediol, which has the molecular formula C₆H₆O₂
- 91.** 1,4-Benzenediol, which has the molecular formula C₆H₆O₂

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2010-98 Le 29 avril 2010

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

Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2010-553 Le 29 avril 2010

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 20 septembre 2008, un projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que les substances visées par le décret ci-après sont des substances toxiques,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCES TOXIQUES À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 86.** Méthyloxirane, dont la formule moléculaire est C₃H₆O
- 87.** 1,2-Époxybutane, dont la formule moléculaire est C₄H₈O
- 88.** Naphtalène, dont la formule moléculaire est C₁₀H₈
- 89.** Diisocyanates de toluène, dont la formule moléculaire est C₉H₆N₂O₂
- 90.** Pyrocatechol, dont la formule moléculaire est C₆H₆O₂
- 91.** Hydroquinone, dont la formule moléculaire est C₆H₆O₂

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31
^b S.C. 1999, c. 33
¹ S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31
^b L.C. 1999, ch. 33
¹ L.C. 1999, ch. 33

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Issue and objectives**

Canadians depend on chemical substances that are used in the manufacturing of hundreds of goods, from medicines to computers, fabrics and fuels. Unfortunately, some chemical substances can negatively affect human health and the environment when released to the environment in a certain quantity or concentration or under certain conditions. Scientific assessments of the impact of human and environmental exposure have determined that a number of these substances constitute or may constitute a danger to human health and/or the environment as per the criteria set out under section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999, also referred to as “the Act”).

The *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as “the Order”), made pursuant to subsection 90(1) of CEPA 1999, adds the following substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999:

- Methyloxirane (Chemical Abstracts Service Registry Number [CAS RN] 75-56-9)
- Ethyloxirane (CAS RN 106-88-7)
- Naphthalene (CAS RN 91-20-3)
- Toluene diisocyanates (three substances: CAS RN 26471-62-5, 584-84-9 and 91-08-7), hereafter referred to as “TDI”
- 1,2-Benzenediol (CAS RN 120-80-9), hereafter referred to as “catechol”
- 1,4-Benzenediol (CAS RN 123-31-9), hereafter referred to as “hydroquinone”

This addition enables the development of regulatory risk management proposals for these substances under CEPA 1999. The Ministers may, however, choose to develop non-regulatory instruments to manage human health and environmental risks posed by these substances.

Description and rationale**Background**

Approximately 23 000 substances (often referred to as “existing” substances) were in use in Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986. These substances are found on the *Domestic Substances List* (DSL), but many of them have never been assessed as to whether they meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999. Section 73 of the Act requires that substances on the DSL be categorized to determine which of them pose the greatest potential for exposure to the general population. Categorization also determines which of these substances are persistent or bioaccumulative in accordance with the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* and inherently toxic to human beings or to non-human organisms. Pursuant to section 74 of the Act, substances that were flagged during the categorization process must undergo an assessment to determine whether they meet any of the criteria set out in section 64. Assessments may also be published under section 68 of the Act for substances identified as

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)***Question et objectifs**

Les Canadiens dépendent des substances chimiques utilisées dans la fabrication de millions de produits, des médicaments aux ordinateurs, en passant par les tissus et les combustibles. Malheureusement, certaines substances chimiques peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement et la santé humaine si elles sont libérées dans l'environnement en certaines quantités, à certaines concentrations ou dans certaines conditions. Des évaluations scientifiques sur l'impact de l'exposition des humains et de l'environnement à un certain nombre de ces substances ont révélé que certaines constituent un danger pour la santé humaine et l'environnement selon les critères énoncés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999), également appelée « la Loi »].

Le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelé « le Décret »] inscrit les substances suivantes sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999), conformément au paragraphe 90(1) de la Loi, soit :

- Méthyloxirane (Numéro de registre du Chemical Abstracts Service [n° CAS] : 75-56-9)
- 1,2-Époxybutane (n° CAS : 106-88-7), ci-après appelé « éthyloxirane »
- Naphtalène (n° CAS : 91-20-3)
- Diisocyanates de toluène (trois substances : n°s CAS : 26471-62-5, 584-84-9 et 91-08-7), ci-après appelées « TDI »
- Pyrocatechol (n° CAS 120-80-9), ci-après appelé « catéchol »
- Hydroquinone (n° CAS 123-31-9)

Cet ajout permet d'établir des mesures réglementaires de gestion des risques pour ces substances, dans le cadre de la LCPE (1999). Les ministres peuvent toutefois choisir d'établir des instruments non réglementaires pour gérer les risques que présentent ces substances pour la santé humaine et l'environnement.

Description et justification**Contexte**

Environ 23 000 substances (souvent appelées substances « existantes ») ont été utilisées au Canada entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986. Ces substances se retrouvent sur la *Liste intérieure des substances* (LIS), mais bon nombre d'entre elles n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation, à savoir si elles répondent aux critères énoncés dans l'article 64 de la LCPE (1999). Conformément à l'article 73 de la Loi, toutes les substances figurant sur la LIS doivent faire l'objet d'une catégorisation pour déterminer celles qui présentent le plus fort risque d'exposition pour la population générale. La catégorisation permet également de déterminer les substances qui sont jugées persistantes ou bioaccumulables conformément au *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* et intrinsèquement toxiques pour les humains et les organismes non humains. Conformément à l'article 74 de la Loi, les substances qui ont été signalées au cours du processus de catégorisation doivent subir une évaluation afin de

high priorities for action, but that do not meet the categorization criteria set out under section 73 of the Act.

The Minister of the Environment and the Minister of Health (the Ministers) completed the categorization exercise in September 2006. Of the approximately 23 000 substances on the DSL, about 4 300 were identified as needing further attention, and 200 of these were identified as high priorities for action.

As a result of categorization, the Chemicals Management Plan (the Plan) was launched on December 8, 2006, with the objective of enhancing protection against hazardous chemicals.

A key element of the Plan is the collection of information on the properties and uses of the approximately 200 substances identified as high priorities for action. This includes substances

- that were found to meet the categorization criteria for persistence, bioaccumulation potential and inherent toxicity to non-human organisms, and that are known to be in commerce, or of commercial interest, in Canada; these substances are considered to be high priorities for assessment of ecological risk; and/or
- that were found either to meet the categorization criteria for greatest potential for exposure of Canadians or to present an intermediate potential for exposure, and were identified as posing a high hazard to human health based on available evidence on carcinogenicity, mutagenicity, developmental toxicity or reproductive toxicity; these substances are considered to be high priorities for assessment of risk to human health.

This information is being used to make decisions regarding the best approaches to be taken in order to protect Canadians and their environment from the risks these substances might pose. This information-gathering initiative is known as the “Challenge.”

To facilitate the process, Environment Canada and Health Canada have organized the approximately 200 substances into 12 “batches” of approximately 15 substances. A batch is released every three months, and stakeholders are required to report information such as quantities imported, manufactured or used in Canada via a mandatory survey issued under section 71 of CEPA 1999. Affected parties are required to submit this information to better inform decision making, including determining whether a substance meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999 — that is to say, whether the substance is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

déterminer si elles répondent à l’un ou plusieurs des critères énoncés à l’article 64. Des évaluations peuvent également être publiées conformément à l’article 68 de la Loi pour les substances identifiées comme hautement prioritaires, mais qui ne satisfont pas aux critères de catégorisation énoncés à l’article 73 de ladite loi.

Les ministres de l’Environnement et de la Santé (« les ministres ») ont complété le processus de catégorisation en septembre 2006. Parmi les quelque 23 000 substances retrouvées sur la LIS, environ 4 300 ont été identifiées comme méritant une attention plus poussée et 200 d’entre elles ont été identifiées comme hautement prioritaires.

Le 8 décembre 2006, par suite de ce travail de catégorisation, le Plan de gestion des produits chimiques (le Plan) a été lancé en vue d’améliorer la protection contre les substances chimiques dangereuses.

Un élément clé du Plan consiste en la collecte de renseignements sur les propriétés et les utilisations des quelque 200 substances identifiées comme hautement prioritaires, à savoir celles dont on a établi

- qu’elles répondent à tous les critères environnementaux de la catégorisation, notamment la persistance, le potentiel de bioaccumulation et la toxicité intrinsèque pour les organismes non humains, et qui sont commercialisées ou présentent un intérêt commercial au Canada; ces substances sont considérées comme d’intérêt prioritaire en vue d’une évaluation des risques écologiques;
- qu’elles répondent aux critères de la catégorisation pour le plus fort risque d’exposition des Canadiens ou qui présentent un risque d’exposition intermédiaire et qui ont été jugées particulièrement dangereuses pour la santé humaine à la lumière des renseignements obtenus concernant leur cancérogénicité, leur mutagénicité ou leur toxicité pour le développement ou la reproduction; ces substances sont considérées comme d’intérêt prioritaire élevé en vue d’une évaluation des risques pour la santé humaine.

Ces renseignements doivent servir à la prise de décisions concernant la meilleure démarche à adopter pour protéger les Canadiens et leur environnement face aux risques que peuvent présenter ces substances. Cette initiative de collecte de données s’appelle le « Défi ».

Afin de faciliter le processus, Environnement Canada et Santé Canada ont réparti les quelque 200 substances en 12 « lots » d’environ 15 substances chacun. Lorsqu’un lot de substances est publié tous les trois mois, les parties intéressées sont alors tenues de présenter des renseignements (comme les quantités importées, fabriquées ou utilisées au Canada) en répondant à une enquête lancée en vertu de l’article 71 de la LCPE (1999). Les parties intéressées doivent fournir les renseignements nécessaires à l’amélioration de la prise de décisions pour ce qui est de déterminer si une substance répond à l’un ou plusieurs des critères énoncés à l’article 64 de la LCPE (1999), c’est-à-dire si la substance pénètre ou peut pénétrer dans l’environnement dans une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à :

- avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l’environnement ou sur la diversité biologique;
- mettre en danger l’environnement essentiel pour la vie;
- constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Based on the information received and other available information, screening assessments are conducted in order to assess whether substances meet one or more of the criteria of section 64. The screening assessments are peer-reviewed and additional advice is also sought, as appropriate, through the Challenge Advisory Panel. The Panel, made up of experts from various fields such as chemical policy, chemical production, economics and environmental health, was formed to provide advice to the Government on the application of precaution and weight of evidence to screening assessments in the Challenge. These screening assessments are then published on the Chemical Substances Web site at <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca> along with notices that are published in the *Canada Gazette*, Part I, that signal the Ministers' intent with regard to further risk management.

The Minister of the Environment is required under section 91 of CEPA 1999 to publish in the *Canada Gazette* a proposed regulation or other instrument establishing preventive or control actions within two years of publishing a statement under paragraph 77(6)(b) of CEPA 1999 indicating that the measure the Ministers propose to take, as confirmed or amended, is a recommendation that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999. Section 92 then requires that the regulation or other instrument be finalized and published in the *Canada Gazette* within a further 18 months.

The addition of these substances to Schedule 1 of CEPA 1999 allows the Ministers to develop risk management instruments in order to meet these obligations. The Act enables the development of risk management instruments (such as regulations, guidelines or codes of practice) to protect the environment and human health. These instruments can be developed for any aspect of the substance's life cycle, from the research and development stage through manufacture, use, storage, transport and ultimate disposal or recycling. Proposed Risk Management Approach documents, which provide an indication of where the Government will focus its risk management activities, have been prepared for Batch 1 substances and are available on the Chemical Substances Web site listed above.

The final screening assessments for the first batch of the Challenge, comprising 15 substances, were published on the Chemical Substances Web site, and the statements recommending addition to Schedule 1 were published in the *Canada Gazette* on July 5, 2008.

Of the 15 substances assessed in Batch 1, six substances and one group of three substances met one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999. Five substances and one group of three substances constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health and are included in this Order. Propanedinitrile, [[4-[[2-(4-cyclohexylphenoxy)ethyl]ethylamino]-2-methylphenyl]methylene]- (CHPD), a substance that was proposed for addition to Schedule I, is not included in this Order.

A summary of the assessments and conclusions and an overview of the public comments received during the public comment period on the draft assessment report and on the

Des évaluations préalables ont été faites en tenant compte des renseignements reçus et d'autres données disponibles afin de déterminer si les substances répondent à un ou plusieurs des critères de l'article 64. Les évaluations préalables sont soumises à un examen par les pairs. D'autres avis relatifs à ces évaluations sont également obtenus, s'il y a lieu, par le truchement du Groupe consultatif du Défi. Le Groupe a été créé pour conseiller le gouvernement sur l'application du principe de prudence et de la méthode du poids de la preuve dans les évaluations préalables réalisées dans le cadre du Défi. Il est composé d'experts de divers domaines tels que la politique sur les produits chimiques, la fabrication de ces produits, l'économie et la santé de l'environnement. Ces évaluations préalables sont ensuite publiées sur le site Web portant sur les substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca) en même temps que paraissent les avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* qui précisent l'intention des ministres de prendre des mesures supplémentaires de gestion des risques.

Conformément à l'article 91 de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement est tenu de publier, dans la *Gazette du Canada*, un projet de texte — règlement ou autre — portant sur les mesures de prévention ou de contrôle dans les deux ans suivant la publication d'un avis en vertu de l'alinéa 77(6)(b) de la LCPE (1999) indiquant que la mesure, confirmée ou modifiée, que proposent les ministres, est une recommandation d'inscrire la substance sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999). L'article 92 les oblige ensuite à terminer le texte dans les 18 mois suivant la publication dans la *Gazette du Canada*.

L'inscription de ces substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet aux ministres d'élaborer des instruments de gestion des risques afin de s'acquitter de ces obligations. La Loi permet l'élaboration d'instruments de gestion des risques (comme des règlements, des directives ou des codes de pratique) afin de protéger l'environnement et la santé des humains. Ces instruments peuvent être élaborés en vue de contrôler tous les aspects du cycle de vie d'une substance, depuis la recherche et le développement jusqu'à l'élimination finale ou au recyclage, en passant par la fabrication, l'utilisation, le stockage et le transport. Des documents proposant une approche de gestion des risques et indiquant le centre de préoccupation des activités de gestion des risques du gouvernement ont été préparés pour les substances du premier lot et sont disponibles en ligne sur le site Web des substances chimiques susmentionné.

Les évaluations préalables finales pour le premier lot de 15 substances visées par le Défi ont été publiées sur le site Web portant sur les substances chimiques, et les avis recommandant l'ajout à l'annexe 1 ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, le 5 juillet 2008.

On a conclu que sur les 15 substances évaluées dans le premier lot, six substances et un groupe de trois substances répondent à un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE (1999). Cinq substances et un groupe de trois substances constituent ou peuvent constituer un danger pour la vie ou la santé des Canadiens et sont inclus dans le présent décret. [[4-[[2-(4-cyclohexylphénoxy)éthyl]éthylamino]-2-méthylphényl]méthylène] malononitrile (aussi appelé « CHPD »), une substance qui a été proposée pour ajout à l'annexe 1, n'est pas incluse dans le présent décret.

Un résumé des évaluations et des conclusions ainsi qu'un aperçu des observations du public reçues au cours de la période de commentaires du public sur le rapport d'évaluation préliminaire

risk management scope documents for the substances are available from the Chemical Substances Web site, at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

Descriptions and assessment summaries for Batch 1 substances listed on Schedule 1

Methyloxirane, also known as propylene oxide, is an industrial chemical used in the production of other chemicals that are used in the manufacture of a variety of industrial and consumer products.

Ethyloxirane, also known as 1,2-epoxybutane, is an industrial chemical primarily used as a stabilizer in industrial solvents for the removal of oils, lubricants, adhesives, inks and tars from a variety of metal, welded, machined, molded and die-cast surfaces, as well as reinforced fibreglass and plastics. The substance is also used in the manufacturing of automobile coatings and in the production of other chemicals.

Naphthalene is an industrial chemical that also occurs naturally. Extracted from crude oil, naphthalene has a wide variety of industrial uses such as solvents, fuel additives and corrosion inhibitors, among others. Naphthalene is also used in the manufacture of various products such as construction materials, pharmaceuticals, agricultural products and other chemicals. Naphthalene is also found in various consumer products such as paint solvents, mothballs and driveway sealants.

Toluene diisocyanates (TDIs) include three industrial chemicals, usually found as a commercial mixture of 2,4-TDI and 2,6-TDI, and are primarily used to manufacture polyurethane foam. Flexible polyurethane foam is used in applications such as household furniture and automotive upholstery. Semi-flexible and semi-rigid polyurethane foams are used in automotive panels, padding and bumpers. TDIs are also used in products such as paints and coatings and in paper production.

1,2-Benzenediol, also known as catechol, is an industrial chemical that also occurs naturally. Catechol is formed during the production of pulp (also found in pulp mill effluent) and is used as a component in photographic developing solutions and in specific applications, such as a laboratory reagent and an antioxidant in electroplating baths. Catechol occurs naturally in plants, including some food items.

1,4-Benzenediol, also known as hydroquinone, is an industrial chemical that also occurs naturally. Hydroquinone is used in the production of other chemicals and in a variety of products, such as adhesives, as a stabilizer or additive and as a reducing agent in photographic developing solutions. The substance is also used in certain cosmetic products such as hair dyes. Hydroquinone occurs naturally in plants, including some food items.

Final assessments conclusions

The scientific assessments have determined that these substances can cause cancer in laboratory animals. In addition, methyloxirane, naphthalene and the three toluene diisocyanates

et les documents sur le cadre de gestion des risques pour ces substances sont présentés sur le site Web des substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca).

Descriptions et résumé des évaluations pour les substances du premier lot figurant à l'annexe 1

Le méthyloxirane, aussi appelé oxyde de propylène, est un produit chimique industriel utilisé dans la production d'autres produits chimiques servant à fabriquer divers produits de consommation et produits industriels.

Le 1,2-époxybutane, aussi appelé éthyloxirane, est un produit chimique industriel principalement utilisé comme stabilisant des solvants industriels servant à éliminer des huiles, des lubrifiants, des adhésifs, des encres et des goudrons de diverses surfaces métalliques, soudées, usinées, moulées ou coulées, et de surfaces de fibres de verre ou de plastiques renforcés. La substance est aussi utilisée dans la fabrication de revêtements dans l'industrie automobile et pour la production d'autres produits chimiques.

Le naphtalène est un produit chimique industriel qui existe aussi à l'état naturel. Extrait du pétrole brut, le naphtalène a de multiples usages industriels, y compris les solvants, les additifs pour carburants et les inhibiteurs de corrosion. Le naphtalène sert aussi à la fabrication de divers produits, comme des matériaux de construction, des produits pharmaceutiques, des produits agricoles et d'autres produits chimiques. On trouve également le naphtalène dans divers produits de consommation, comme des solvants pour peinture, des boules antimites et des produits d'étanchéité.

Les diisocyanates de toluène (TDI) comprennent trois produits chimiques industriels que l'on retrouve généralement sous forme de mélange commercial de toluène-2,4-diisocyanate et de toluène-2,6-diisocyanate. Ils sont principalement utilisés dans la fabrication de la mousse de polyuréthane. La mousse souple de polyuréthane est utilisée dans différentes applications, dont le rembourrage dans l'industrie des meubles de maison et l'industrie automobile. Les mousses semi-souples et semi-rigides de polyuréthane sont utilisées pour la fabrication de panneaux, de capitonnage et de pare-chocs dans l'industrie automobile. Les TDI sont également utilisés dans certains produits tels que les peintures et revêtements ainsi que dans la production de papier.

Le pyrocatechol, également appelé catéchol, est un produit chimique industriel qui existe aussi à l'état naturel. Le catéchol est formé au cours de la fabrication de la pâte à papier (on le retrouve aussi dans les effluents des usines de pâte). C'est un élément des révélateurs photographiques et il est utilisé à titre de réactif de laboratoire et d'antioxydant dans les bains pour galvanoplastie. Le catéchol existe à l'état naturel dans des végétaux, y compris dans certains aliments.

L'hydroquinone, est un produit chimique industriel qui existe aussi à l'état naturel. L'hydroquinone est utilisée dans la fabrication d'autres produits chimiques et dans divers produits, tels que des adhésifs, comme stabilisant ou additif et comme agent réducteur dans les bains de révélateurs photographiques. Cette substance est également utilisée dans certains produits cosmétiques, comme les colorants capillaires. L'hydroquinone existe à l'état naturel dans des végétaux, y compris dans certains aliments.

Conclusions des évaluations finales

Les évaluations scientifiques ont déterminé que ces substances pouvaient provoquer un cancer chez les animaux de laboratoire. De plus, elles ont révélé que le méthyloxirane, le naphtalène et les

were also found to affect the respiratory system of laboratory animals.

On the basis of the carcinogenicity — for which there may be a probability of harm at any level of exposure — as well as the potential for other harmful effects, it is concluded that these substances may be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health and hence meet the criteria set out in paragraph 64(c) of CEPA 1999. It is therefore proposed that these substances be added to Schedule 1 of CEPA 1999.

The final screening assessment reports, the proposed risk management approach documents and the complete responses to comments received on both ecological and health priorities were published on July 5, 2008, and may be obtained from the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca or from the Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3; 819-953-7155 (fax); or by email at Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca.

Alternatives

The following measures can be taken after a screening assessment is conducted under CEPA 1999:

- adding the substance to the Priority Substances List for further assessment (when additional information is required to determine whether or not a substance meets the criteria in section 64);
- taking no further action in respect of the substance; or
- recommending that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 and, where applicable, recommending the implementation of virtual elimination.

It has been concluded in the final screening assessment reports that methyloxirane, ethyloxirane, naphthalene, toluene diisocyanates, 1,2-benzenediol and 1,4-benzenediol are entering, or may enter, the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health as defined under paragraph 64(c) of CEPA 1999. Adding these substances to Schedule 1 is therefore the best option.

Benefits and costs

Adding these substances to Schedule 1 enables the Ministers to develop regulatory risk management proposals for these substances under CEPA 1999. The Ministers may, however, choose to develop non-regulatory instruments to help protect human health and the environment. The Ministers will assess costs and benefits and consult with the public and other stakeholders during the development of these risk management proposals.

Consultation

On January 19, 2008, the Ministers published for a 60-day public comment period in the *Canada Gazette*, Part I, a summary of the scientific assessments for 15 substances of Batch 1 of the Challenge, and a statement indicating the risk management measures they propose to take for these substances. Risk management

trois diisocyanates de toluène avaient une incidence sur le système respiratoire des animaux de laboratoire.

Compte tenu de la cancérogénicité de ces substances — pour lesquelles il pourrait exister une probabilité d'effets nocifs à tout niveau d'exposition — ainsi que d'autres effets nocifs éventuels, elles sont considérées comme des substances pouvant pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines, et répondent ainsi aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE (1999). Par conséquent, il a été proposé qu'on les ajoute à l'annexe 1 de la Loi.

Les rapports finaux d'évaluation préalable, les documents proposant une approche de gestion des risques et les réponses complètes aux commentaires reçus sur les substances d'intérêt prioritaire pour la santé humaine et pour l'environnement ont été publiés le 5 juillet 2008 et peuvent être obtenus à partir du site Web portant sur les substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca), ou auprès de la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), ou par courriel en écrivant à l'adresse suivante : Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca.

Solutions envisagées

Après une évaluation préalable menée en vertu de la LCPE (1999), il est possible de prendre l'une des mesures suivantes :

- inscrire la substance sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire (lorsque des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si une substance répond ou non aux critères énoncés à l'article 64);
- ne rien faire à l'égard de la substance;
- recommander son inscription sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi et, s'il y a lieu, mettre en œuvre sa quasi-élimination.

Le ministre de la Santé et le ministre de l'Environnement ont conclu, dans les évaluations préalables finales, que le méthyloxirane, l'éthyloxirane, le naphthalène, les diisocyanates de toluène, le pyrocatechol et l'hydroquinone pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines, au sens de l'alinéa 64c) de la LCPE (1999). Ainsi, la meilleure solution consiste à ajouter ces substances à l'annexe 1.

Avantages et coûts

L'ajout des substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet aux ministres d'établir des mesures réglementaires de gestion des risques proposées à l'égard de ces substances. Les ministres peuvent toutefois choisir d'établir des instruments non réglementaires visant la protection de la santé humaine et de l'environnement. Au cours de l'établissement de ces mesures proposées, les ministres feront une évaluation des coûts et bénéfiques et consulteront le public et d'autres parties intéressées.

Consultation

Le 19 janvier 2008, les ministres ont publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de commentaires du public de 60 jours, un résumé des évaluations scientifiques concernant les 15 substances du premier lot du Défi ainsi qu'une déclaration indiquant les mesures de gestion des risques qu'ils

scope documents were also released on the same date for substances proposed for consideration as meeting the criteria set out in section 64 of the Act. Prior to these publications, the CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC) was informed of the release of the screening assessment reports on the 15 substances, the risk management scope documents, and the public comment period mentioned above. No comments were received from CEPA NAC. Additionally, the Challenge Advisory Panel provided advice on the appropriate application of weight of evidence and precaution in scientific decision making related to these substances. Advice from the Panel was taken into consideration during the development of the final screening assessment reports.

During this 60-day public comment period, a total of 42 submissions — from 4 Canadian citizens, 28 industry stakeholders and 4 non-governmental organizations — were received on the scientific assessment and risk management scope documents. Comments received on these documents have been considered when developing the final screening assessments.

Below is a summary of comments specific to the assessment conclusions for toxicity and the departments' responses to them. The complete responses to comments document is available via the Government of Canada's Chemical Substances Web site: www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

Industry stakeholders noted that more in-depth weight-of-evidence analyses should have been conducted to support the designations of toxic under CEPA 1999 based on carcinogenicity.

Response: The departments indicated that in the absence of an analysis to clearly identify the mode of action of the chemical, it was considered appropriate to view a substance as a carcinogen, based on international classifications. Advice of the Challenge Advisory Panel was taken into consideration in formulating this approach.

Methyloxirane and ethyloxirane

Industry stakeholders commented that methyloxirane should not be considered genotoxic and that the data do not support the conclusion of carcinogenicity for both methyloxirane and ethyloxirane.

Response: Health Canada considered these comments. After due consideration, and in the absence of an analysis to clearly identify the mode of action (that is, the identification of the way in which a chemical exerts its toxic effects at a cellular or molecular level), it was considered appropriate to consider the substances as carcinogens, based on international classifications. In addition, based on scientific data, it was concluded that a genotoxic mode of action for carcinogenicity of methyloxirane could not be precluded.

1,2-Benzenediol (catechol) and 1,4-Benzenediol (hydroquinone)

Industry stakeholders commented that it was not appropriate to conclude that the substances are toxic under CEPA 1999 when the predominant source of exposure is from naturally occurring sources.

proposent de prendre relativement à ces substances. Ont été publiés le même jour des documents sur le cadre de gestion des risques portant sur les substances soumises à l'étude comme répondant aux critères énoncés à l'article 64 de la Loi. Préalablement, le Comité consultatif national (CCN) de la LCPE a été informé de la publication des évaluations préalables sur les 15 substances, des documents sur le cadre de gestion des risques et de la période de commentaires du public mentionnée ci-dessus. Le Comité consultatif national de la LCPE n'a fait part d'aucun commentaire. De plus, le Groupe consultatif du Défi a fourni des conseils sur l'application appropriée du principe de prudence et de la méthode du poids de la preuve dans la prise de décisions scientifiques relativement à ces substances. L'avis du Groupe a été pris en considération lors de l'élaboration des rapports finaux d'évaluation préalable.

Au cours de la période de commentaires du public de 60 jours, 4 citoyens canadiens, 28 parties intéressées de l'industrie et 4 organisations non gouvernementales ont présenté au total 42 observations sur les documents relatifs à l'évaluation scientifique et au cadre de gestion des risques. Les commentaires concernant ces documents ont été pris en considération lors de l'élaboration des évaluations préalables finales.

Figure ci-dessous un résumé des commentaires spécifiques aux conclusions des évaluations de la toxicité ainsi que les réponses des ministères. Il est possible d'obtenir toutes les réponses aux commentaires sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca).

Les parties intéressées de l'industrie ont noté qu'il aurait fallu effectuer des analyses plus approfondies du poids de la preuve pour appuyer la désignation « toxique » dans le cadre de la LCPE (1999) d'après la cancérogénicité.

Réponse : Les ministères ont indiqué qu'en l'absence d'analyses déterminant clairement le mode d'action du produit chimique, il convenait de considérer une substance comme cancérogène, compte tenu des classifications établies par les organismes internationaux. La formulation de cette approche tient compte des conseils du Groupe consultatif du Défi.

Méthyloxirane et 1,2-époxybutane (éthyloxirane)

Les parties intéressées de l'industrie ont mentionné que le méthyloxirane ne devrait pas être considéré comme une substance génotoxique et que les données ne permettent pas de conclure à la cancérogénicité du méthyloxirane et de l'éthyloxirane.

Réponse : Santé Canada a pris en compte ces commentaires. Après mûre réflexion, et en l'absence d'analyses déterminant clairement le mode d'action (c'est-à-dire la façon dont une substance chimique exerce ses effets toxiques à l'échelle cellulaire ou moléculaire), il a été convenu de considérer les substances comme cancérogènes, à la lumière des classifications établies par les organisations internationales. De plus, à la lumière des données scientifiques, il a été conclu qu'on ne pouvait pas écarter un mode d'action génotoxique pour la cancérogénicité du méthyloxirane.

Pyrocatechol (catéchol) et hydroquinone

Les parties intéressées de l'industrie ont mentionné qu'il n'est pas approprié de conclure que les substances sont toxiques en vertu de la LCPE (1999) lorsque les émissions provenant de sources naturelles constituent la principale source d'exposition.

Response: The departments considered these comments and note that the screening assessments identify industrial uses of these substances. The departments also acknowledge that current exposures from these uses are negligible relative to naturally occurring sources. A conclusion that these substances are toxic under CEPA 1999 means that the departments can take action to reduce anthropogenic sources now or in the future. This approach is consistent with the advice from the Challenge Advisory Panel on this matter.

Toluene diisocyanates (TDIs)

Some stakeholders commented that the conclusion of carcinogenicity was not warranted since the predominant route of exposure to Canadians is inhalation while the positive cancer bioassays are via the oral route.

Response: Health Canada has modified the screening assessment to include a fuller consideration of route-specific effects. However, this modification did not change the conclusion of the assessment. Health Canada maintains that the evidence for carcinogenicity supports the conclusion of toxicity under CEPA 1999.

Comments received on the risk management scope documents regarding the substances were also considered when developing the proposed risk management approaches, which were also subject to a 60-day public comment period.

Comments received following publication of the proposed Order in the Canada Gazette, Part I

In accordance with the Act, on September 20, 2008, the Ministers published a proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* in the *Canada Gazette, Part I*, for a 60-day public comment period. Below is a summary of comments or notices of objection received, along with the responses to them, relevant to the proposed addition of the eight substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999.

1,4-Benzenediol (hydroquinone)

During the 60-day public comment period, an industry association filed a notice of objection on hydroquinone and requested the establishment of a board of review under section 333 of CEPA 1999 on the assessment. A letter of support to the notice of objection was also received from a second industry association. The main concerns raised in the notice of objection are related to Health Canada's non-threshold toxicant policy and Health Canada's determination of hydroquinone as a carcinogen. The industry association questions Health Canada's interpretation of the European Union's and the International Agency for Research on Cancer's (IARC) classification of the substance as a category 3 carcinogen (not classifiable as to its carcinogenicity).

Response: Health Canada indicates that neither of these classifications (IARC — Category 3 and EU — Category 3) can be interpreted as hydroquinone being non-carcinogenic for humans. Also, since no new scientific data or information were found beyond what the two departments had considered in preparing

Réponse : Les ministères ont pris en compte ces commentaires et notent que les évaluations préalables indiquent les utilisations de ces substances à des fins industrielles. Les ministères reconnaissent également que les expositions actuelles qui sont issues de ces utilisations sont négligeables par rapport aux sources naturelles. La conclusion que ces substances sont toxiques en vertu de la LCPE (1999) signifie que les ministères peuvent prendre des mesures pour réduire les sources anthropiques à l'heure actuelle ou à l'avenir. Cette approche est conforme aux conseils du Groupe consultatif du Défi à ce sujet.

Diisocyanates de toluène (TDI)

Des intervenants ont observé que la cancérogénicité conclue n'est pas justifiée, car la principale voie d'exposition des Canadiens est l'inhalation tandis que les bioessais positifs pour le cancer mettent en cause une exposition par voie orale.

Réponse : Santé Canada a modifié l'évaluation préalable afin de prendre en compte tous les effets propres à une voie d'exposition. Cette modification n'a cependant pas changé la conclusion de l'évaluation. Santé Canada maintient que les preuves de cancérogénicité confirment la conclusion sur la toxicité en vertu de la LCPE (1999).

Les commentaires sur les documents relatifs au cadre de la gestion des risques liés aux substances ont été pris en compte dans l'élaboration des approches de gestion des risques proposées, lesquelles ont aussi fait l'objet d'une période de commentaires du public de 60 jours.

Commentaires reçus à la suite de la publication du décret proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada

En conformité avec la Loi, les ministres ont publié le 20 septembre 2008, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un projet de *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* en vue d'une période de commentaires du public de 60 jours. Figure ci-dessous un résumé des commentaires ou des avis d'opposition reçus, ainsi que les réponses, en rapport avec l'ajout proposé des huit substances à la Liste des substances toxiques à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Hydroquinone

Au cours de la période de commentaires du public de 60 jours, une association industrielle a déposé un avis d'opposition portant sur l'hydroquinone et demandé la constitution d'une commission de révision en vertu de l'article 333 de la LCPE (1999) sur l'évaluation. Une autre association industrielle a aussi fait parvenir une lettre de soutien à l'avis d'opposition. Les principales préoccupations soulevées dans l'avis d'opposition sont liées à la politique de Santé Canada en matière de substances toxiques sans seuil d'exposition et au fait que Santé Canada a déterminé que l'hydroquinone était une substance cancérogène. L'association industrielle met en doute l'interprétation que fait Santé Canada de la classification de l'hydroquinone, par l'Union européenne et par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), parmi les substances cancérogènes de catégorie 3 (substances inclassables quant à leur cancérogénicité).

Réponse : Santé Canada indique qu'aucune de ces classifications (CIRC — catégorie 3 et UE — catégorie 3) ne peut mener à l'interprétation selon laquelle l'hydroquinone n'est pas une substance cancérogène pour les humains. De plus, étant donné qu'aucune nouvelle donnée scientifique n'a été obtenue en plus

the final assessment published in August 2008, the Ministers concluded that it is unlikely that there is an acceptable justification for a board of review to reach a different conclusion regarding the danger posed by hydroquinone.

The industry association commented that a study on the mode of action for hydroquinone submitted during the designated public comment period was not taken into account when finalizing the assessment.

Response: *Health Canada indicates that the study on the mode of action referred to in the notice has been considered along with other studies on the carcinogenicity to other species when finalizing the screening assessment, which is consistent with a weight-of-evidence approach. The analysis of the notice of objection conducted by Health Canada has found that the information brought forward would not lead to a different conclusion of toxicity of hydroquinone, even with the consideration of the new information made available by the industry association.*

Toluene diisocyanates (TDIs)

Comments were received on TDIs from one industry association and one industry stakeholder on the proposal to add TDIs to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999. In their comment, the industry association reiterated that the conclusion of carcinogenicity was not warranted since the predominant source of exposure to Canadians is inhalation while the positive cancer bioassays are via the oral route.

Response: *The Ministers have already provided responses to these comments in their "Summary of Public Comments Received on the Government of Canada's Draft Screening Assessment Report on TDIs." Health Canada has modified the screening assessment to include a fuller consideration of route-specific effects. Health Canada continues to maintain that the evidence for carcinogenicity supports the conclusion of toxicity under CEPA 1999.*

Propanedinitrile, [[4-[[2-(4-cyclohexylphenoxy)ethyl]ethylamino]-2-methylphenyl]methylene]- (CHPD)

An industry stakeholder filed a notice of objection with respect to the conclusion of the assessment of CHPD and requested the establishment of a board of review. In addition, the stakeholder submitted new data on bioaccumulation.

Response: *The data submitted are currently being reviewed. A recommendation to the Governor in Council as to whether or not to add CHPD to Schedule 1 will be made at a later time.*

Implementation, enforcement and service standards

The Order adds the five substances and one group of three substances mentioned above to Schedule 1 of CEPA 1999, thereby allowing the Ministers to publish proposed regulations or instruments no later than July 5, 2010, and finalize them no later than January 5, 2012. Developing an implementation plan or compliance strategy, or establishing service standards, is not considered necessary without any specific risk management proposals. An appropriate assessment of implementation, compliance and

de celles que les deux ministères ont examinées pour préparer l'évaluation finale qui a été publiée en août 2008, les ministres ont conclu qu'il était peu probable qu'une commission de révision en arrive à une conclusion différente en ce qui a trait au danger que pose l'hydroquinone.

L'association industrielle a mentionné qu'une étude portant sur le mode d'action de l'hydroquinone soumise pendant la période de commentaires du public désignée n'a pas été prise en compte au moment de mettre la dernière main à l'évaluation.

Réponse : *Santé Canada indique que l'étude du mode d'action visée dans l'avis a été prise en compte, ainsi que d'autres études sur la cancérogénicité pour d'autres espèces, au moment de compléter l'évaluation préalable, ce qui est conforme à la méthode du poids de la preuve. L'analyse de l'avis d'opposition menée par Santé Canada a révélé que les renseignements présentés ne mèneraient pas à une conclusion de toxicité différente dans le cas de l'hydroquinone, même en prenant en compte les nouvelles données fournies par l'association industrielle.*

Diisocyanates de toluène (TDI)

Une association industrielle et une partie intéressée de l'industrie ont fait part de leurs commentaires sur les TDI relativement à la proposition d'inscrire les TDI sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999). Dans son commentaire, l'association industrielle réaffirmait que la cancérogénicité conclue n'était pas justifiée, étant donné que la principale source d'exposition pour les Canadiens est l'inhalation tandis que les bioessais positifs pour le cancer mettent en cause une exposition par voie orale.

Réponse : *Les ministres ont déjà répondu à ces commentaires dans leur « Résumé des commentaires publics concernant le rapport provisoire d'évaluation préalable du gouvernement du Canada pour les TDI. » Santé Canada a modifié l'évaluation préalable afin de prendre en compte tous les effets propres à une voie d'exposition. Santé Canada continue de maintenir que les données à l'appui de la cancérogénicité confirment la conclusion sur la toxicité en vertu de la LCPE (1999).*

[(4-[[2-(4-Cyclohexylphénoxy)éthyl]éthylamino)-2-méthylphényl]méthylène]malononitrile (CHPD)

Une partie intéressée de l'industrie a déposé un avis d'opposition relativement à la conclusion de l'évaluation du CHPD et a demandé la constitution d'une commission de révision. La partie intéressée a de plus fourni de nouvelles données sur la bioaccumulation.

Réponse : *Les données fournies font actuellement l'objet d'une analyse. Une recommandation à savoir si le CHPD doit ou non être ajouté à l'annexe 1 sera faite ultérieurement au gouverneur en conseil.*

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret ajoute les cinq substances et un groupe de trois substances mentionnées ci-dessus à l'annexe 1 de la LCPE (1999), permettant ainsi aux ministres de publier les règlements ou autres instruments proposés au plus tard le 5 juillet 2010, et de les mettre au point au plus tard le 5 janvier 2012. L'élaboration d'un plan de mise en œuvre ou d'une stratégie de conformité ou encore l'établissement de normes de service ne sont pas considérés comme essentiels sans des propositions particulières de gestion

enforcement will be undertaken during the development of a proposed regulation or control instrument(s) respecting preventive or control actions for these substances.

Contacts

Mark Burgham
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-956-9313
Fax: 819-953-7155
Email: Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Risk Management Bureau
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-957-8166
Fax: 613-952-8857
Email: Arthur.Sheffield@hc-sc.gc.ca

des risques. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée de la mise en œuvre, de la conformité et de l'application pendant l'élaboration d'un projet de règlement ou d'instruments de contrôle proposés qui s'appliquent aux mesures de prévention ou de contrôle à l'égard de ces substances.

Personnes-ressources

Mark Burgham
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-956-9313
Télécopieur : 819-953-7155
Courriel : Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Bureau de gestion du risque
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-957-8166
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : Arthur.Sheffield@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2010-99 April 29, 2010

EXCISE TAX ACT

Nova Scotia HST Regulations, 2010

P.C. 2010-559 April 29, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to the definition “tax rate”^a in subsection 123(1) and sections 277^b and 277.1^c of the *Excise Tax Act*^d, hereby makes the annexed *Nova Scotia HST Regulations, 2010*.

NOVA SCOTIA HST REGULATIONS, 2010

INTERPRETATION

Definitions	1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“Act” « <i>Loi</i> »	“Act” means the <i>Excise Tax Act</i> .
“continuous freight movement” « <i>service continu de transport de marchandises</i> »	“continuous freight movement” has the same meaning as in subsection 1(1) of Part VII of Schedule VI to the Act.
“continuous journey” « <i>voyage continu</i> »	“continuous journey” has the same meaning as in subsection 1(1) of Part VII of Schedule VI to the Act.
“continuous supply” « <i>fourniture continue</i> »	“continuous supply” means a supply of property or a service that is delivered, performed or made available on a continuous basis by means of a wire, pipeline, satellite, other conduit or other telecommunications facility.
“freight transportation service” « <i>service de transport de marchandises</i> »	“freight transportation service” has the same meaning as in subsection 1(1) of Part VII of Schedule VI to the Act.
“funeral services” « <i>services funéraires</i> »	“funeral services” has the same meaning as in subsection 344(1) of the Act.
“shipper” « <i>expéditeur</i> »	“shipper” has the same meaning as in subsection 1(1) of Part VII of Schedule VI to the Act.
“single unit residential complex” « <i>immeuble d’habitation à logement unique</i> »	“single unit residential complex” has the same meaning as in subsection 254(1) of the Act.

^a S.C. 2009, c. 32, ss. 2(1)
^b S.C. 1993, c. 27, ss. 125(1)
^c S.C. 2009, c. 32, ss. 37(1)
^d R.S., c. E-15

Enregistrement
DORS/2010-99 Le 29 avril 2010

LOI SUR LA TAXE D’ACCISE

Règlement de 2010 sur la TVH applicable à la Nouvelle-Écosse

C.P. 2010-559 Le 29 avril 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de la définition de « taux de taxe »^a au paragraphe 123(1) et des articles 277^b et 277.1^c de la *Loi sur la taxe d’accise*^d, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de 2010 sur la TVH applicable à la Nouvelle-Écosse*, ci-après.

RÈGLEMENT DE 2010 SUR LA TVH APPLICABLE À LA NOUVELLE-ÉCOSSE

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions	1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.	Définitions
« expéditeur »	S’entend au sens du paragraphe 1(1) de la partie VII de l’annexe VI de la Loi.	« expéditeur » “ <i>shipper</i> ”
« fourniture continue »	Fourniture d’un bien ou d’un service qui est livré, exécuté ou rendu disponible de façon continue au moyen d’un fil, d’un pipeline, d’un satellite, d’une autre canalisation ou d’une autre installation de télécommunication.	« fourniture continue » “ <i>continuous supply</i> ”
« immeuble d’habitation à logement unique »	S’entend au sens du paragraphe 254(1) de la Loi.	« immeuble d’habitation à logement unique » “ <i>single unit residential complex</i> ”
« <i>Loi</i> »	La <i>Loi sur la taxe d’accise</i> .	« <i>Loi</i> » “ <i>Act</i> ”
« période de validité »	S’entend, dans le cas d’un laissez-passer de transport de passagers, de l’une ou l’autre des périodes suivantes : <i>a)</i> la période tout au long de laquelle le laissez-passer permet à un particulier d’obtenir des services de transport; <i>b)</i> si la période visée à l’alinéa <i>a)</i> ne peut être déterminée au moment où le laissez-passer est fourni à un acquéreur, la période commençant le jour où celui-ci est livré à l’acquéreur de la fourniture, ou mis à sa disposition, et se terminant le jour où il expire ou, en l’absence de date d’expiration, le 1 ^{er} juillet 2012.	« période de validité » “ <i>validity period</i> ”

^a L.C. 2009, ch. 32, par. 2(1)
^b L.C. 1993, ch. 27, par. 125(1)
^c L.C. 2009, ch. 32, par. 37(1)
^d L.R., ch. E-15

<p>“validity period” « période de validité »</p>	<p>“validity period” of a passenger transportation pass means</p> <p>(a) the period throughout which the passenger transportation pass entitles an individual to transportation services; or</p> <p>(b) if the period described in paragraph (a) is not ascertainable at the time when the passenger transportation pass is supplied to a recipient, the period beginning on the day on which the passenger transportation pass is delivered or made available to the recipient of the supply and ending on the day on which the passenger transportation pass expires or, in the absence of an expiration date, ending on July 1, 2012.</p>	<p>« service continu de transport de marchandises » S’entend au sens du paragraphe 1(1) de la partie VII de l’annexe VI de la Loi.</p> <p>« service de transport de marchandises » S’entend au sens du paragraphe 1(1) de la partie VII de l’annexe VI de la Loi.</p> <p>« services funéraires » S’entend au sens du paragraphe 344(1) de la Loi.</p> <p>« voyage continu » S’entend au sens du paragraphe 1(1) de la partie VII de l’annexe VI de la Loi.</p>	<p>« service continu de transport de marchandises » “continuous freight movement”</p> <p>« service de transport de marchandises » “freight transportation service”</p> <p>« services funéraires » “funeral services”</p> <p>« voyage continu » “continuous journey”</p>
<p>Continuous supplies</p>	<p>(2) For the purposes of these Regulations, if property or a service is delivered, performed or made available on a continuous basis by means of a wire, pipeline, satellite, other conduit or other telecommunications facility during a period that includes July 1, 2010 and for which the supplier issues an invoice and, because of the method of recording the delivery of the property or the provision of the service, the time at which the property or service is delivered or provided cannot reasonably be determined, an equal part of the whole of the property delivered, or of the whole of the service provided, during the period, is deemed to have been delivered or provided, as the case may be, on each day of the period.</p>	<p>(2) Pour l’application du présent règlement, si un bien ou un service est livré, exécuté ou rendu disponible de façon continue au moyen d’un fil, d’un pipeline, d’un satellite, d’une autre canalisation ou d’une autre installation de télécommunication au cours d’une période qui comprend le 1^{er} juillet 2010 et pour laquelle le fournisseur établit une facture et que, en raison de la méthode d’enregistrement de la livraison du bien ou de la prestation du service, le moment auquel le bien ou le service est livré ou rendu ne peut être raisonnablement déterminé, des parties égales de la totalité du bien livré, ou de la totalité du service rendu, au cours de la période sont réputées avoir été livrées ou rendues, selon le cas, chaque jour de la période.</p>	<p>Fournitures continues</p>
<p>TAX RATE</p>		<p>TAUX DE TAXE</p>	
<p>Tax rate for Nova Scotia</p>	<p>2. (1) For the purposes of paragraph (a) of the definition “tax rate” in subsection 123(1) of the Act, the prescribed rate for Nova Scotia is 10%.</p>	<p>2. (1) Pour l’application de l’alinéa a) de la définition de « taux de taxe » au paragraphe 123(1) de la Loi, le taux applicable à la Nouvelle-Écosse s’établit à 10 %.</p>	<p>Taux de taxe applicable à la Nouvelle-Écosse</p>
<p>Tax rate for Nova Scotia offshore area</p>	<p>(2) For the purposes of paragraph (b) of the definition “tax rate” in subsection 123(1) of the Act, the prescribed rate for the Nova Scotia offshore area is 10%.</p>	<p>(2) Pour l’application de l’alinéa b) de la définition de « taux de taxe » au paragraphe 123(1) de la Loi, le taux applicable à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse s’établit à 10 %.</p>	<p>Taux de taxe applicable à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse</p>
<p>TRANSITIONAL RULES</p>		<p>RÈGLES TRANSITOIRES</p>	
<p>Transition — services</p>	<p>3. (1) Subject to subsection (2) and section 8, if a registrant makes a taxable supply (other than a zero-rated supply) of a service in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area to a person that is not a consumer of the service and tax under subsection 165(2) of the Act is payable by the person in respect of an amount of consideration for the supply that becomes due, or is paid without having become due, after April 6, 2010 and before May 1, 2010, and a portion of that amount is attributable to any part of the service that is not performed before July 1, 2010, for the purposes of Part IX of the Act, the tax (in this section referred to as the “total tax”) under subsection 165(2) of the Act shall be</p>	<p>3. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l’article 8, si un inscrit effectue la fourniture taxable (sauf une fourniture détaxée) d’un service en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse au profit d’une personne qui n’est pas un consommateur du service, que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est payable par la personne relativement à un montant de contrepartie de la fourniture qui devient dû après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} mai 2010, ou qui est payé au cours de cette période sans être devenu dû, et qu’une partie de ce montant est attribuable à une partie du service qui n’est pas exécutée avant juillet 2010, pour l’application de la partie IX de la Loi, la</p>	<p>Transition — services</p>

calculated at the rate of 10% on that portion and the following rules apply:

(a) for the purpose of determining the amount of tax (in this section referred to as the “tax collectible”) that is required to be collected by the registrant, the tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person on that portion is deemed to have been calculated at the rate of 8%; and

(b) the person is required to pay, in accordance with section 9, an amount of tax equal to the difference between the total tax and the tax collectible.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a taxable supply of a service if,

(a) in the case of a service that is the transportation of an individual or the transportation of the individual’s baggage in connection with the transportation of the individual, the transportation of the individual is part of a continuous journey that begins before July 1, 2010;

(b) in the case of a freight transportation service in respect of a continuous freight movement of tangible personal property, the shipper transfers possession of the property to the first carrier engaged in the continuous freight movement before July 1, 2010; and

(c) in any other case, all or substantially all of the service is performed before July 1, 2010.

Transition — leases and licences

4. (1) Subject to subsection (2) and section 8, if a registrant makes a taxable supply (other than a zero-rated supply) of property by way of lease, licence or similar arrangement in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area to a person that is not a consumer of the property and tax under subsection 165(2) of the Act is payable by the person in respect of an amount of consideration for the supply that is a rent, royalty or similar payment that becomes due, or is paid without having become due, after April 6, 2010 and before May 1, 2010, and a portion of that amount is attributable to a period that is after June 2010, for the purposes of Part IX of the Act, the tax (in this section referred to as the “total tax”) under subsection 165(2) of the Act shall be calculated at the rate of 10% on that portion and the following rules apply:

(a) for the purpose of determining the amount of tax (in this section referred to as the “tax collectible”) that is required to be collected by the registrant, the tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person on that portion is deemed to have been calculated at the rate of 8%; and

(b) the person is required to pay, in accordance with section 9, an amount of tax equal to the difference between the total tax and the tax collectible.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a taxable supply of property by way of lease, licence or similar arrangement if

taxe (appelée « taxe totale » au présent article) prévue par le paragraphe 165(2) de la Loi est calculée au taux de 10 % sur cette partie de montant et les règles ci-après s’appliquent :

a) pour le calcul du montant de taxe (appelé « taxe à percevoir » au présent article) que l’inscrit est tenu de percevoir, la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par la personne sur cette partie de montant est réputée avoir été calculée au taux de 8 %;

b) la personne est tenue de payer, conformément à l’article 9, un montant de taxe égal à la différence entre la taxe totale et la taxe à percevoir.

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas relativement à la fourniture taxable d’un service si :

Exception

a) s’agissant d’un service de transport d’un particulier ou de transport des bagages d’un particulier dans le cadre du transport de celui-ci, le transport du particulier fait partie d’un voyage continu qui débute avant juillet 2010;

b) s’agissant d’un service de transport de marchandises dans le cadre d’un service continu de transport de marchandises — biens meubles corporels —, l’expéditeur transfère la possession de ceux-ci au premier transporteur chargé du service continu avant juillet 2010;

c) dans les autres cas, la totalité ou la presque totalité du service est exécutée avant juillet 2010.

Transition — baux et licences

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l’article 8, si un inscrit effectue la fourniture taxable (sauf une fourniture détaxée) d’un bien par bail, licence ou accord semblable en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse au profit d’une personne qui n’est pas un consommateur du bien, que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est payable par la personne relativement à un montant de contrepartie de la fourniture qui est un loyer, une redevance ou un paiement semblable qui devient dû après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} mai 2010, ou qui est payé au cours de cette période sans être devenu dû, et qu’une partie de ce montant est attribuable à une période postérieure à juin 2010, pour l’application de la partie IX de la Loi, la taxe (appelée « taxe totale » au présent article) prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est calculée au taux de 10 % sur cette partie de montant et les règles ci-après s’appliquent :

a) pour le calcul du montant de taxe (appelé « taxe à percevoir » au présent article) que l’inscrit est tenu de percevoir, la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par la personne sur cette partie de montant est réputée avoir été calculée au taux de 8 %;

b) la personne est tenue de payer, conformément à l’article 9, un montant de taxe égal à la différence entre la taxe totale et la taxe à percevoir.

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas relativement à la fourniture taxable d’un bien par bail, licence ou accord semblable dans les cas suivants :

Exception

(a) the consideration for the supply is a rent, royalty or similar payment attributable to a period of the lease, licence or similar arrangement that begins before July 1, 2010 and ends before July 31, 2010; or

(b) the property is intangible personal property and the amount of consideration for the supply is not dependent on the amount of the use of or production from, or the profit from the use of or production from, the property.

Transition —
memberships
and admissions

5. (1) Subject to subsection (2) and section 8, if a registrant makes a taxable supply (other than a zero-rated supply) of a membership (other than a membership for the lifetime of an individual) or an admission in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area to a person that is not a consumer of the membership or the admission and tax under subsection 165(2) of the Act is payable by the person in respect of an amount of consideration for the supply that becomes due, or is paid without having become due, after April 6, 2010 and before May 1, 2010, and a portion of that amount is attributable to any part of the period of membership or admission that is after June 2010, for the purposes of Part IX of the Act, the tax (in this section referred to as the “total tax”) under subsection 165(2) of the Act shall be calculated at the rate of 10% on that portion and the following rules apply:

(a) for the purpose of determining the amount of tax (in this section referred to as the “tax collectible”) that is required to be collected by the registrant, the tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person on that portion is deemed to have been calculated at the rate of 8%; and

(b) the person is required to pay, in accordance with section 9, an amount of tax equal to the difference between the total tax and the tax collectible.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a taxable supply of a membership or an admission if all or substantially all of the period of membership or admission is before July 1, 2010.

Transition —
passenger
transportation
passes

6. (1) Subject to subsection (2) and section 8, if a registrant makes a taxable supply (other than a zero-rated supply) of a passenger transportation pass in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area to a person that is not a consumer of the passenger transportation pass and tax under subsection 165(2) of the Act is payable by the person in respect of an amount of consideration for the supply that becomes due, or is paid without having become due, after April 6, 2010 and before May 1, 2010, and a portion of that amount is attributable to any part of the validity period of the passenger transportation pass that is after June 2010, for the purposes of Part IX of the Act, the tax (in this section referred to as the “total tax”) under subsection 165(2) of the Act shall be calculated at the rate

a) la contrepartie de la fourniture est un loyer, une redevance ou un paiement semblable attribuable à une période de la durée du bail, de la licence ou de l'accord semblable qui commence avant le 1^{er} juillet 2010 et prend fin avant le 31 juillet 2010;

b) le bien est un bien meuble incorporel et la contrepartie de la fourniture n'est pas fonction de la proportion de l'utilisation ou de la production tirée du bien, ni des bénéfices provenant de cette utilisation ou de cette production.

Transition —
droits
d'adhésion ou
d'entrée

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 8, si un inscrit effectue la fourniture taxable (sauf une fourniture détaxée) d'un droit d'adhésion (sauf un droit d'adhésion à vie d'un particulier) ou d'un droit d'entrée en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse au profit d'une personne qui n'est pas un consommateur du droit, que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est payable par la personne relativement à un montant de contrepartie de la fourniture qui devient dû après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} mai 2010, ou qui est payé au cours de cette période sans être devenu dû, et qu'une partie de ce montant est attribuable à une partie de la durée du droit qui est postérieure à juin 2010, pour l'application de la partie IX de la Loi, la taxe (appelée « taxe totale » au présent article) prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est calculée au taux de 10 % sur cette partie de montant et les règles ci-après s'appliquent :

a) pour le calcul du montant de taxe (appelé « taxe à percevoir » au présent article) que l'inscrit est tenu de percevoir, la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par la personne sur cette partie de montant est réputée avoir été calculée au taux de 8 %;

b) la personne est tenue de payer, conformément à l'article 9, un montant de taxe égal à la différence entre la taxe totale et la taxe à percevoir.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas relativement à la fourniture taxable d'un droit d'adhésion ou d'un droit d'entrée dont la totalité ou la presque totalité de la durée est antérieure à juillet 2010.

Transition —
laissez-passer
de transport de
passagers

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 8, si un inscrit effectue la fourniture taxable (sauf une fourniture détaxée) d'un laissez-passer de transport de passagers en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse au profit d'une personne qui n'est pas un consommateur du laissez-passer, que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est payable par la personne relativement à un montant de contrepartie de la fourniture qui devient dû après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} mai 2010, ou qui est payé au cours de cette période sans être devenu dû, et qu'une partie de ce montant est attribuable à une partie de la période de validité du laissez-passer qui est postérieure à juin 2010, pour l'application de la partie IX de la Loi, la taxe (appelée « taxe totale » au présent

of 10% on that portion and the following rules apply:

(a) for the purpose of determining the amount of tax (in this section referred to as the “tax collectible”) that is required to be collected by the registrant, the tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person on that portion is deemed to have been calculated at the rate of 8%; and

(b) the person is required to pay, in accordance with section 9, an amount of tax equal to the difference between the total tax and the tax collectible.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a taxable supply of a passenger transportation pass of which the validity period begins before July 1, 2010 and ends before August 1, 2010.

Transition —
lifetime
memberships

7. If a registrant makes a taxable supply (other than a zero-rated supply) of a membership for the lifetime of an individual in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area to a person and tax under subsection 165(2) of the Act is payable by the person in respect of the total (referred to in this section as the “specified amount”) of all amounts of consideration for the supply that become due, or are paid without having become due, after April 6, 2010 and before July 1, 2010, and the specified amount exceeds 25% of the total consideration for the supply, for the purposes of Part IX of the Act, the tax (in this section referred to as the “total tax”) under subsection 165(2) of the Act shall be calculated at the rate of 10% on the difference between the specified amount and 25% of the total consideration and the following rules apply:

(a) for the purpose of determining the amount of tax (in this section referred to as the “tax collectible”) that is required to be collected by the registrant, the tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person on that difference is deemed to have been calculated at the rate of 8%; and

(b) the person is required to pay, in accordance with section 9, an amount of tax equal to the difference between the total tax and the tax collectible.

Exception

8. Sections 3 to 6 do not apply in respect of a taxable supply of property or a service made to a person if

(a) the property or service is acquired by the person for consumption, use or supply exclusively in commercial activities of the person;

(b) the person is entitled to include, for the purpose of determining an input tax credit of the person in respect of the property or service, the total amount of tax under subsection 165(2) of the Act payable by the person in respect of the supply and the person would not, if the input tax credit were claimed, be required to add an amount in respect of such an input tax credit in

article) prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est calculée au taux de 10 % sur cette partie de montant et les règles ci-après s’appliquent :

a) pour le calcul du montant de taxe (appelé « taxe à percevoir » au présent article) que l’inscrit est tenu de percevoir, la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par la personne sur cette partie de montant est réputée avoir été calculée au taux de 8 %;

b) la personne est tenue de payer, conformément à l’article 9, un montant de taxe égal à la différence entre la taxe totale et la taxe à percevoir.

(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas relativement à la fourniture taxable d’un laissez-passer de transport de passagers dont la période de validité commence avant juillet 2010 et se termine avant août 2010.

Exception

7. Si un inscrit effectue la fourniture taxable (sauf une fourniture détaxée) d’un droit d’adhésion à vie d’un particulier en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse au profit d’une personne, que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est payable par la personne relativement au total (appelé « montant déterminé » au présent article) des montants de contrepartie de la fourniture qui deviennent dus après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} juillet 2010, ou qui sont payés au cours de cette période sans être devenus dus, et que le montant déterminé excède 25 % de la contrepartie totale de la fourniture, pour l’application de la partie IX de la Loi, la taxe (appelée « taxe totale » au présent article) prévue au paragraphe 165(2) de la Loi est calculée au taux de 10 % sur la différence entre le montant déterminé et 25 % de la contrepartie totale et les règles ci-après s’appliquent :

a) pour le calcul du montant de taxe (appelé « taxe à percevoir » au présent article) que l’inscrit est tenu de percevoir, la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par la personne sur cette différence est réputée avoir été calculée au taux de 8 %;

b) la personne est tenue de payer, conformément à l’article 9, un montant de taxe égal à la différence entre la taxe totale et la taxe à percevoir.

8. Les articles 3 à 6 ne s’appliquent pas relativement à la fourniture taxable d’un bien ou d’un service effectuée au profit d’une personne si les conditions ci-après sont réunies :

Exception

a) la personne acquiert le bien ou le service en vue de le consommer, de l’utiliser ou de le fournir exclusivement dans le cadre de ses activités commerciales;

b) elle peut inclure, dans le calcul de son crédit de taxe sur les intrants au titre du bien ou du service, le montant total de la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi qui est payable par elle relativement à la fourniture et, le cas échéant, n’aurait pas à ajouter de montant au titre d’un tel

determining its net tax for any reporting period of the person; and

(c) the person is neither a registrant that is a selected listed financial institution nor a registrant whose net tax is determined under section 225.1 of the Act or under Part IV or V of the *Streamlined Accounting (GST/HST) Regulations*.

Payment

9. If a person is required to pay an amount of tax in accordance with this section as a consequence of the application of any of sections 3 to 7,

(a) in the case of a person that is a registrant, the person shall add the amount in determining the net tax of the person for the reporting period of the person in which the amount became payable; and

(b) in any other case, the person shall, on or before the last day of the month following the calendar month in which the amount became payable, pay the amount to the Receiver General and file with the Minister in prescribed manner a return in respect of the amount in prescribed form containing prescribed information.

Budget payment arrangements

10. (1) If a registrant makes a supply of property or a service in Nova Scotia under a budget payment arrangement relating to a particular period that begins before July 1, 2010 and ends on or after that day, the budget payment arrangement provides for a reconciliation of the payments of consideration for the supply that are made during the particular period and the reconciliation is to take place at or after the end of the particular period and before July 1, 2011, the registrant shall, at the time the registrant issues an invoice for the reconciliation, calculate the positive or negative amount determined by the formula

$$A - B$$

where

A is the tax that would be payable by the recipient of the supply under subsection 165(2) of the Act in respect of the property, service or part thereof delivered, performed or made available on or after July 1, 2010 if the consideration for the supply of that property, service or part had become due and had been paid on or after July 1, 2010; and

B is the total tax payable by the recipient of the supply under subsection 165(2) of the Act in respect of the property or service delivered, performed or made available during the particular period.

Collection of tax

(2) If the amount calculated by a registrant under subsection (1) is a positive amount,

(a) the amount is deemed to be tax payable by the recipient of the supply under subsection 165(2) of the Act; and

(b) the registrant is deemed to have collected the amount on the day on which the invoice for the reconciliation is issued.

crédit dans le calcul de sa taxe nette pour une de ses périodes de déclaration;

c) elle n'est ni un inscrit qui est une institution financière désignée particulière, ni un inscrit dont la taxe nette est déterminée selon l'article 225.1 de la Loi ou selon les parties IV ou V du *Règlement sur la comptabilité abrégée (TPS/TVH)*.

Paiement

9. Les règles ci-après s'appliquent à l'égard de toute personne qui est tenue de payer un montant de taxe conformément au présent article en raison de l'application des articles 3 à 7 :

a) si la personne est un inscrit, elle est tenue d'ajouter le montant dans le calcul de sa taxe nette pour sa période de déclaration au cours de laquelle il est devenu payable;

b) dans les autres cas, elle est tenue, au plus tard le dernier jour du mois suivant le mois civil au cours duquel le montant est devenu payable, de payer celui-ci au receveur général et de présenter au ministre, en la forme et selon les modalités qu'il détermine, une déclaration concernant le montant contenant les renseignements déterminés par le ministre.

Plans à versements égaux

10. (1) Si un inscrit effectue la fourniture d'un bien ou d'un service en Nouvelle-Écosse aux termes d'un plan à versements égaux visant une période donnée commençant avant le 1^{er} juillet 2010 et se terminant à cette date, ou par la suite, et que le plan prévoit un rapprochement des paiements de contrepartie de la fourniture effectués au cours de la période donnée, lequel rapprochement est prévu à la fin de cette période, ou par la suite, et avant le 1^{er} juillet 2011, l'inscrit, au moment où il établit une facture à la suite de ce rapprochement, est tenu de calculer le montant positif ou négatif obtenu par la formule suivante :

$$A - B$$

où :

A représente la taxe qui serait payable par l'acquéreur de la fourniture en vertu du paragraphe 165(2) de la Loi relativement au bien ou au service, ou à la partie de ceux-ci, qui a été livré, exécuté ou rendu disponible après juin 2010, si la contrepartie de la fourniture de ce bien ou de ce service, ou de cette partie, était devenue due et avait été payée après ce mois,

B le total de la taxe payable par l'acquéreur de la fourniture en vertu du paragraphe 165(2) de la Loi relativement au bien ou au service livré, exécuté ou rendu disponible au cours de la période donnée.

Perception de la taxe

(2) Les règles ci-après s'appliquent si le montant calculé par un inscrit en application du paragraphe (1) est positif :

a) le montant est réputé être une taxe payable par l'acquéreur en vertu du paragraphe 165(2) de la Loi relativement à la fourniture;

b) l'inscrit est réputé avoir perçu le montant le jour de l'établissement de la facture à la suite du rapprochement.

Refund of excess	<p>(3) If the amount calculated by a registrant under subsection (1) is a negative amount,</p> <p>(a) the registrant shall refund or credit the amount to the recipient of the supply;</p> <p>(b) the registrant shall issue a credit note to the recipient for the amount of the refund or credit; and</p> <p>(c) section 232 of the Act applies as if the credit note were issued under that section.</p>	<p>(3) Les règles ci-après s'appliquent si le montant calculé par un inscrit en application du paragraphe (1) est négatif :</p> <p>a) l'inscrit est tenu de rembourser le montant à l'acquéreur de la fourniture ou de le porter à son crédit;</p> <p>b) l'inscrit est tenu de remettre une note de crédit à l'acquéreur pour le montant du remboursement ou du crédit;</p> <p>c) l'article 232 de la Loi s'applique comme si la note de crédit était remise aux termes de cet article.</p>	Remboursement de l'excédent
Combined supply	<p>11. If a particular supply that includes a combination of personal property, real property or a service (each of which is in this section referred to as an "element") is made in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area and the consideration for the particular supply becomes due, or is paid without having become due, after April 6, 2010 and before July 1, 2010, for the purpose of applying subsection 165(2) of the Act to the supply, each element of the supply that is tangible personal property is deemed to have been supplied separately from each other element of the supply for the portion of the consideration that is attributable to the tangible personal property.</p>	<p>11. Si une fourniture portant sur un ou plusieurs biens meubles, immeubles ou services (chacun étant appelé « élément » au présent article) est effectuée en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse et que la contrepartie de la fourniture devient due après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} juillet 2010 ou est payée au cours de cette période sans être devenue due, pour l'application du paragraphe 165(2) de la Loi à la fourniture, chaque élément de la fourniture qui constitue un bien meuble corporel est réputé avoir été fourni séparément de tous les autres pour la partie de la contrepartie qui lui est attribuable.</p>	Fournitures combinées
Definitions	<p>12. (1) In this section, "direct seller", "distributor", "exclusive product", "independent sales contractor" and "suggested retail price" have the same meanings as in section 178.1 of the Act.</p>	<p>12. (1) Au présent article, « démarcheur », « distributeur », « entrepreneur indépendant », « prix de vente au détail suggéré » et « produit exclusif » s'entendent au sens de l'article 178.1 de la Loi.</p>	Terminologie
Adjustment for exclusive products — direct sellers	<p>(2) If an approval of the Minister for the application of section 178.3 of the Act to a direct seller is in effect, the direct seller makes a taxable supply by way of sale (other than a zero-rated supply) of an exclusive product of the direct seller to an independent sales contractor of the direct seller that is not a distributor in respect of which an approval granted under subsection 178.2(4) of the Act on application made jointly with the direct seller is in effect, the consideration for the supply becomes due, or is paid without having become due, before July 1, 2010 and the exclusive product is for resale in Nova Scotia by the independent sales contractor on or after July 1, 2010, in determining the net tax of the direct seller for the reporting period of the direct seller that includes July 1, 2010, there shall be added an amount equal to 2% of the suggested retail price of the exclusive product.</p>	<p>(2) Si l'approbation du ministre visant l'application de l'article 178.3 de la Loi à un démarcheur est en vigueur, que le démarcheur effectue la fourniture taxable par vente (sauf une fourniture détaxée) de son produit exclusif au profit d'un de ses entrepreneurs indépendants qui n'est pas un distributeur à l'égard duquel l'approbation accordée en application du paragraphe 178.2(4) de la Loi est en vigueur, que la contrepartie de la fourniture devient due avant le 1^{er} juillet 2010 ou est payée avant cette date sans être devenue due et que le produit est destiné à être vendu en Nouvelle-Écosse par l'entrepreneur à cette date ou par la suite, un montant représentant 2 % du prix de vente au détail suggéré du produit est à ajouter dans le calcul de la taxe nette du démarcheur pour sa période de déclaration qui comprend cette même date.</p>	Redressement pour produits exclusifs — démarcheurs
Adjustment for exclusive products — distributors	<p>(3) If an approval of the Minister for the application of section 178.4 of the Act to a distributor of a direct seller is in effect, the distributor makes a taxable supply by way of sale (other than a zero-rated supply) of an exclusive product of the direct seller to an independent sales contractor of the direct seller that is not a distributor in respect of which an approval granted under subsection 178.2(4) of the Act on application made jointly with the direct seller is in effect, the consideration for the supply becomes due, or is paid without having become due, before July 1, 2010 and the exclusive product is for resale in Nova Scotia by the independent sales contractor on or after July 1, 2010, in</p>	<p>(3) Si l'approbation du ministre visant l'application de l'article 178.4 de la Loi à un distributeur d'un démarcheur est en vigueur, que le distributeur effectue la fourniture taxable par vente (sauf une fourniture détaxée) d'un produit exclusif du démarcheur au profit d'un entrepreneur indépendant de celui-ci qui n'est pas un distributeur à l'égard duquel l'approbation accordée en application du paragraphe 178.2(4) de la Loi est en vigueur, que la contrepartie de la fourniture devient due avant le 1^{er} juillet 2010 ou est payée avant cette date sans être devenue due et que le produit est destiné à être vendu en Nouvelle-Écosse par l'entrepreneur à cette date ou par la suite, un montant représentant</p>	Redressement pour produits exclusifs — distributeurs

determining the net tax of the distributor for the reporting period of the distributor that includes July 1, 2010, there shall be added an amount equal to 2% of the suggested retail price of the exclusive product.

2 % du prix de vente au détail suggéré du produit est à ajouter dans le calcul de la taxe nette du distributeur pour sa période de déclaration qui comprend cette même date.

Additional disclosure — real property

13. (1) If a builder makes a taxable supply of a residential complex in Nova Scotia under an agreement of purchase and sale entered into after April 6, 2010 and before July 1, 2010 and tax under subsection 165(2) of the Act applies in respect of the supply at a rate of 10%, the builder shall indicate in the agreement of purchase and sale

13. (1) Si un constructeur effectue la fourniture taxable d'un immeuble d'habitation en Nouvelle-Écosse aux termes d'un contrat de vente conclu après le 6 avril 2010 et avant le 1^{er} juillet 2010 et que la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi s'applique relativement à la fourniture au taux de 10 %, le constructeur est tenu d'indiquer dans le contrat :

Indication additionnelle — immeubles

- (a) the total tax payable in respect of the supply in a manner that clearly indicates the amount of that total and whether or not that amount takes into account any amount to be paid or credited in accordance with subsection 254(4) of the Act; or
- (b) the total of the rates at which tax is payable in respect of the supply.

- a) soit le total de la taxe payable relativement à la fourniture, de sorte que ce total apparaisse clairement et qu'il soit possible d'établir si celui-ci tient compte de tout montant à payer ou à créditer conformément au paragraphe 254(4) de la Loi;
- b) soit le total des taux auxquels la taxe est payable relativement à la fourniture.

Failure to disclose

(2) If a builder fails to comply with subsection (1) in respect of a supply and the builder is required under section 221 of the Act to collect tax at a particular time in respect of the supply,

(2) Si un constructeur omet de se conformer au paragraphe (1) relativement à une fourniture au titre de laquelle il est tenu, aux termes de l'article 221 de la Loi, de percevoir la taxe à un moment donné, les règles ci-après s'appliquent :

Manquement

- (a) the tax payable by the recipient in respect of the supply is to be calculated as if the tax under subsection 165(2) of the Act applied in respect of the supply at a rate of 8% and not at a rate of 10%; and
- (b) despite paragraph (a), the builder is deemed to have collected the tax at the particular time in respect of the supply at a rate of 10%.

- a) la taxe payable par l'acquéreur relativement à la fourniture est calculée comme si la taxe prévue au paragraphe 165(2) de la Loi s'appliquait relativement à la fourniture au taux de 8 % et non au taux de 10 %;
- b) malgré l'alinéa a), le constructeur est réputé avoir perçu la taxe au moment donné relativement à la fourniture au taux de 10 %.

Employee and shareholder benefits

14. In respect of the 2010 taxation year, if

14. Pour ce qui est de l'année d'imposition 2010 si, selon le cas :

Avantages aux salariés et aux actionnaires

(a) a benefit amount is required to be included under paragraph 6(1)(a) or (e) of the *Income Tax Act* in computing an individual's income from an office or employment and the last establishment of the employer at which the individual ordinarily worked or to which the individual ordinarily reported in the year in relation to that office or employment is located in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area, or the individual is an employee of a registrant and is required under subsection 6(1) of that Act to so include the amount and the last establishment of the registrant at which the individual ordinarily worked, or to which the individual ordinarily reported, in the year in relation to that office or employment is located in Nova Scotia or in the Nova Scotia offshore area, or

a) un avantage est à inclure, en application des alinéas 6(1)a) ou e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, dans le calcul du revenu d'un particulier tiré d'une charge ou d'un emploi et le dernier établissement de l'employeur auquel le particulier travaillait ou se présentait habituellement au cours de l'année dans le cadre de cette charge ou de cet emploi est situé en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, ou le particulier est le salarié d'un inscrit et est tenu, aux termes du paragraphe 6(1) de cette loi, d'inclure ainsi l'avantage et le dernier établissement de l'inscrit auquel le particulier travaillait ou se présentait habituellement au cours de l'année dans le cadre de cette charge ou de cet emploi est situé en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse,

(b) a benefit amount is required under subsection 15(1) of the *Income Tax Act* to be included in computing an individual's income and the individual is resident in Nova Scotia at the end of the year,

b) un avantage est à inclure, en application du paragraphe 15(1) de cette même loi, dans le calcul du revenu d'un particulier, lequel réside en Nouvelle-Écosse à la fin de l'année,

the portion of subclause (I) of the description of A in clause 173(1)(d)(vi)(B) of the Act after subclause 2 is adapted as follows:

le passage de la subdivision (I) suivant la sous-subdivision 2 de l'élément A de la formule figurant à la division 173(1)d)(ii)(B) de la Loi est adapté de la façon suivante :

13 %, and

13 %,

Nova Scotia
housing rebate

15. Subsections 254(2.01) to (2.1) of the Act do not apply in respect of a residential complex if the agreement of purchase and sale of the residential complex is entered into by an individual after April 6, 2010, unless ownership of the residential complex is transferred, or possession of the residential complex is given, to the individual before July 1, 2010.

15. Les paragraphes 254(2.01) à (2.1) de la Loi ne s'appliquent pas relativement à un immeuble d'habitation à l'égard duquel un contrat de vente a été conclu par un particulier après le 6 avril 2010, sauf si la propriété ou la possession de l'immeuble est transférée à celui-ci avant juillet 2010.

Remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse

Nova Scotia
housing rebate

16. Subsections 254.1(2.01) to (2.1) of the Act do not apply in respect of a building or part of it in which a residential unit forming part of a residential complex is situated if the agreement under which the building or part is supplied by way of sale to an individual is entered into by the individual after April 6, 2010, unless possession of the unit is given to the individual before July 1, 2010.

16. Les paragraphes 254.1(2.01) à (2.1) de la Loi ne s'appliquent pas relativement à tout ou partie d'un bâtiment dans lequel est située une habitation faisant partie d'un immeuble d'habitation si la convention portant sur la fourniture par vente du bâtiment ou de la partie de bâtiment au profit d'un particulier est conclue par celui-ci après le 6 avril 2010, à moins que la possession de l'habitation ne soit transférée au particulier avant juillet 2010.

Remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse

Nova Scotia
housing rebate

17. Subsections 255(2.01) to (2.1) of the Act do not apply in respect of a supply, by a cooperative housing corporation to an individual, of a share of the capital stock of the corporation if the agreement of purchase and sale of the share is entered into by the individual after April 6, 2010, unless ownership of the share is transferred to the individual before July 1, 2010.

17. Les paragraphes 255(2.01) à (2.1) de la Loi ne s'appliquent pas relativement à la fourniture, effectuée par une coopérative d'habitation au profit d'un particulier, d'une part du capital social de la coopérative à l'égard de laquelle le contrat de vente est conclu par le particulier après le 6 avril 2010, sauf si la propriété de la part est transférée à celui-ci avant juillet 2010.

Remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse

Nova Scotia
housing rebate

18. Subsections 256(2.02) to (2.1) of the Act do not apply in respect of a residential complex, unless the application under subsection 256(3) of the Act for a rebate provided for under subsection 256(2.1) of the Act is filed in respect of the residential complex with the Minister of National Revenue before July 1, 2010.

18. Les paragraphes 256(2.02) à (2.1) de la Loi ne s'appliquent pas relativement à un immeuble d'habitation, sauf si la demande prévue au paragraphe 256(3) de la Loi visant le remboursement prévu au paragraphe 256(2.1) de la Loi est présentée au ministre du Revenu national relativement à l'immeuble d'habitation avant juillet 2010.

Remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse

APPLICATION

19. (1) Sections 1, 3 to 13 and 15 to 18 are deemed to have come into force on April 6, 2010.

- (2) Section 2 applies
 - (a) to any supply made on or after July 1, 2010;
 - (b) to any consideration for a supply (other than a continuous supply) by way of sale of tangible personal property or intangible personal property (other than an admission, a passenger transportation pass or a membership that is not a membership for the lifetime of an individual) that becomes due, or is paid without having become due, on or after July 1, 2010;
 - (c) to any consideration for a supply (other than a continuous supply) of a service that
 - (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010, and
 - (ii) is attributable to the portion of the service that is performed after June 2010;
 - (d) to any consideration for a supply of property by way of lease, licence or similar arrangement that
 - (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010, and
 - (ii) is a rent, royalty or similar payment attributable to a period that is after June 2010;

APPLICATION

19. (1) Les articles 1, 3 à 13 et 15 à 18 sont réputés être entrés en vigueur le 6 avril 2010.

- (2) L'article 2 s'applique :
 - a) aux fournitures effectuées après juin 2010;
 - b) à la contrepartie, même partielle, de la fourniture par vente (sauf une fourniture continue) d'un bien meuble corporel ou d'un bien meuble incorporel (sauf un droit d'entrée, un laissez-passer de transport de passagers ou un droit d'adhésion qui n'est pas un droit d'adhésion à vie d'un particulier) qui devient due après juin 2010 ou est payée après ce mois sans être devenue due;
 - c) à la contrepartie, même partielle, de la fourniture (sauf une fourniture continue) d'un service qui, à la fois :
 - (i) devient due après avril 2010 ou est payée après ce mois sans être devenue due,
 - (ii) est attribuable à la partie du service qui est exécutée après juin 2010;
 - d) à la contrepartie, même partielle, de la fourniture d'un bien par bail, licence ou accord semblable qui, à la fois :
 - (i) devient due après avril 2010 ou est payée après ce mois sans être devenue due,

- (e) to any consideration for a supply by way of sale of real property if ownership and possession of the property are transferred on or after July 1, 2010;
- (f) to any consideration for a continuous supply that
- (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010, and
 - (ii) is attributable to the portion of the property or service that is delivered, performed or made available after June 2010;
- (g) to any consideration for a supply by way of sale of intangible personal property that is a membership (other than a membership for the lifetime of an individual), an admission or a passenger transportation pass that
- (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010, and
 - (ii) is attributable to,
 - (A) in the case of a membership or an admission, the portion of the period of membership or admission that is after June 2010, or
 - (B) in the case of a passenger transportation pass, the portion of the validity period of the passenger transportation pass that is after June 2010;
- (h) to any consideration for a supply made under a contract to construct, renovate, alter or repair real property or a ship or other marine vessel that
- (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010 as a progress payment under the contract, and
 - (ii) may reasonably be attributed to property delivered or a service performed under the contract on or after July 1, 2010;
- (i) to goods imported into Canada on or after July 1, 2010;
- (j) to goods imported into Canada before July 1, 2010 and that are, on or after that day, accounted for under subsection 32(1), paragraph 32(2)(a) or subsection 32(5) of the *Customs Act* or released in the circumstances set out in paragraph 32(2)(b) of that Act;
- (k) to property brought into Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area on or after July 1, 2010;
- (l) to property that is brought into Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area before July 1, 2010 by a carrier if the property is delivered in Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area to a consignee on or after that day; and
- (m) for the purposes of determining or calculating any of the following amounts if none of paragraphs (a) to (l) applies:
- (i) tax in respect of Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area on or after July 1, 2010,
 - (ii) tax that is not payable in respect of Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area, but would have been payable in respect of Nova
- (ii) est un loyer, une redevance ou un paiement semblable attribuable à une période postérieure à juin 2010;
- e) à la contrepartie, même partielle, de la fourniture par vente d'un immeuble dont la possession et la propriété sont transférées après juin 2010;
- f) à la contrepartie, même partielle, d'une fourniture continue qui, à la fois :
- (i) devient due après avril 2010 ou est payée après ce mois sans être devenue due,
 - (ii) est attribuable à la partie du bien ou du service qui est livrée, exécutée ou rendue disponible après juin 2010;
- g) à la contrepartie, même partielle, de la fourniture par vente d'un bien meuble incorporel qui est un droit d'adhésion (sauf un droit d'adhésion à vie d'un particulier), un droit d'entrée ou un laissez-passer de transport de passagers qui, à la fois :
- (i) devient due après avril 2010 ou est payée après ce mois sans être devenue due,
 - (ii) est attribuable :
 - (A) dans le cas d'un droit d'adhésion ou d'entrée, à la partie de sa durée qui est postérieure à juin 2010,
 - (B) dans le cas d'un laissez-passer de transport de passagers, à la partie de sa période de validité qui est postérieure à juin 2010;
- h) à la contrepartie, même partielle, d'une fourniture effectuée aux termes d'un contrat qui porte sur la réalisation de travaux de construction, de rénovation, de transformation ou de réparation d'un immeuble ou d'un bateau ou autre bâtiment de mer qui, à la fois :
- (i) devient due après avril 2010, ou est payée après ce mois sans être devenue due, à titre de paiement échelonné aux termes du contrat,
 - (ii) est vraisemblablement attribuable à un bien livré ou à un service exécuté, aux termes du contrat après juin 2010;
- i) aux produits importés au Canada après juin 2010;
- j) aux produits importés au Canada avant le 1^{er} juillet 2010 qui, à cette date ou par la suite, font l'objet d'une déclaration en détail ou provisoire prévue au paragraphe 32(1), à l'alinéa 32(2)a) ou au paragraphe 32(5) de la *Loi sur les douanes* ou sont dédouanés dans les circonstances visées à l'alinéa 32(2)b) de cette loi;
- k) aux biens transférés en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse après juin 2010;
- l) aux biens transférés en Nouvelle-Écosse ou dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse par un transporteur avant le 1^{er} juillet 2010 qui sont livrés à un consignataire dans cette province ou cette zone à cette date ou par la suite;
- m) au calcul des éléments ci-après, si aucun des alinéas a) à l) ne s'applique :

Scotia or the Nova Scotia offshore area on or after July 1, 2010 in the absence of certain circumstances described in the Act, or

(iii) an amount or number, at any time on or after July 1, 2010, by or in accordance with an algebraic formula that makes reference to the tax rate for a participating province if the amount or number is to be determined or calculated in respect of Nova Scotia or the Nova Scotia offshore area.

(3) Despite subsection (2), section 2 does not apply in respect of

(a) a supply of property by way of lease, licence or similar arrangement if the consideration for the supply is rent, a royalty or a similar payment attributable to a period that begins before July 1, 2010 and ends before July 31, 2010;

(b) a supply (other than a continuous supply) of a service if all or substantially all of the service is performed before July 1, 2010;

(c) a supply of a service that is the transportation of an individual or the transportation of the individual's baggage in connection with the transportation of the individual if the transportation of the individual is part of a continuous journey that begins before July 1, 2010;

(d) a supply of a freight transportation service in respect of a continuous freight movement of tangible personal property if the shipper transfers possession of the property to the first carrier engaged in the continuous freight movement before July 1, 2010;

(e) a supply of a membership (other than a membership for the lifetime of an individual) or an admission if all or substantially all of the period of membership or admission is before July 1, 2010;

(f) a supply of a passenger transportation pass in respect of which the validity period begins before July 1, 2010 and ends before August 1, 2010;

(g) a supply of funeral services under an arrangement to supply funeral services in respect of an individual,

(i) where, under the terms of the arrangement, it is the case that the funds required to pay for the funeral services are held by a trustee and the trustee is responsible for acquiring funeral services in respect of the individual, if

(A) the arrangement is entered into in writing before July 1, 2010, and

(B) at the time the arrangement is entered into, it is reasonable to expect that all or a part of those funds will be advanced to the trustee before the individual's death, and

(i) la taxe applicable à la Nouvelle-Écosse ou à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse après juin 2010,

(ii) la taxe qui n'est pas payable relativement à la Nouvelle-Écosse ou à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, mais qui l'aurait été après juin 2010 en l'absence de certaines circonstances prévues par la Loi,

(iii) tout montant ou nombre déterminé après juin 2010 selon une formule algébrique qui fait mention du taux de taxe applicable à une province participante, si ce montant ou ce nombre doit être déterminé relativement à la Nouvelle-Écosse ou à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse.

(3) Malgré le paragraphe (2), l'article 2 ne s'applique pas à ce qui suit :

a) la fourniture d'un bien par bail, licence ou accord semblable dont la contrepartie est un loyer, une redevance ou un paiement semblable attribuable à une période commençant avant le 1^{er} juillet 2010 et se terminant avant le 31 juillet 2010;

b) la fourniture (sauf une fourniture continue) d'un service qui est exécuté en totalité ou en presque totalité avant juillet 2010;

c) la fourniture d'un service de transport d'un particulier ou de transport des bagages d'un particulier dans le cadre du transport de celui-ci, si le transport du particulier fait partie d'un voyage continu qui débute avant juillet 2010;

d) la fourniture d'un service de transport de marchandises dans le cadre d'un service continu de transport de marchandises — biens meubles corporels — si l'expéditeur transfère la possession de ceux-ci au premier transporteur chargé du service continu avant juillet 2010;

e) la fourniture d'un droit d'adhésion (sauf un droit d'adhésion à vie d'un particulier) ou d'un droit d'entrée dont la totalité ou la presque totalité de la durée est antérieure à juillet 2010;

f) la fourniture d'un laissez-passer de transport de passagers dont la période de validité commence avant juillet 2010 et se termine avant août 2010;

g) la fourniture de services funéraires prévus par un arrangement visant la fourniture de tels services relativement à un particulier si :

(i) dans le cas où, selon les modalités de l'arrangement, il s'avère que les fonds nécessaires au règlement des services funéraires sont détenus par un fiduciaire, lequel est chargé d'acquiescer les services funéraires relativement au particulier :

(A) l'arrangement est pris par écrit avant juillet 2010,

(B) au moment où l'arrangement est pris, il est raisonnable de s'attendre à ce que tout ou partie de ces fonds soient avancés au fiduciaire avant le décès du particulier,

- (ii) in any other case, if
 - (A) the arrangement is entered into in writing at any time before July 1, 2010, and
 - (B) at that time, it is reasonable to expect that all or a part of the consideration for the supply of the funeral services will be paid before the individual's death;
- (h) a supply by way of sale of a single unit residential complex, or a residential condominium unit, if the supply is made under an agreement in writing entered into on or before April 6, 2010;
- (i) a supply of a single unit residential complex, or a residential condominium unit, deemed to have been made under subsection 191(1) of the Act as a consequence of the builder of the complex or unit giving possession or use of the complex or unit to a person at any time on or after July 1, 2010 under an agreement, referred to in subparagraph 191(1)(b)(ii) of the Act, if the agreement is entered into in writing on or before April 6, 2010;
- (j) any consideration for a supply made under a budget payment arrangement referred to in subsection 10(1) that becomes due, or is paid without having become due, before July 1, 2010;
- (k) any consideration for a supply made under a contract to construct, renovate, alter or repair real property or a ship or other marine vessel that
 - (i) becomes due, or is paid without having become due, on or after May 1, 2010 as a progress payment under the contract, and
 - (ii) may reasonably be attributed to property delivered or a service performed under the contract before July 1, 2010; and
- (l) any consideration for a supply of intangible personal property by way of lease, licence or similar arrangement that becomes due before July 1, 2010 if the amount of the consideration is not dependent on the amount of the use of or production from, or the profit from the use of or production from, the property.

- (ii) dans les autres cas :
 - (A) l'arrangement est pris par écrit avant juillet 2010,
 - (B) au moment où l'arrangement est pris, il est raisonnable de s'attendre à ce que tout ou partie de la contrepartie de la fourniture des services funéraires soit payée avant le décès du particulier;
- h) la fourniture par vente d'un immeuble d'habitation à logement unique ou d'un logement en copropriété effectuée aux termes d'une convention écrite conclue avant le 7 avril 2010;
- i) la fourniture d'un immeuble d'habitation à logement unique ou d'un logement en copropriété qui est réputée avoir été effectuée en vertu du paragraphe 191(1) de la Loi du fait que le constructeur de l'immeuble d'habitation ou du logement a transféré la possession ou l'utilisation de ceux-ci à une personne après juin 2010 aux termes d'une convention, mentionnée au sous-alinéa 191(1)(b)(ii) de la Loi, conclue par écrit avant le 7 avril 2010;
- j) la contrepartie, même partielle, d'une fourniture effectuée aux termes d'un plan à versements égaux mentionné au paragraphe 10(1) qui devient due avant le 1^{er} juillet 2010 ou qui est payée avant cette date sans être devenue due;
- k) la contrepartie, même partielle, d'une fourniture effectuée aux termes d'un contrat qui porte sur la réalisation de travaux de construction, de rénovation, de transformation ou de réparation d'un immeuble ou d'un bateau ou autre bâtiment de mer qui, à la fois :
 - (i) devient due après avril 2010, ou est payée après ce mois sans être devenue due, à titre de paiement échelonné aux termes du contrat,
 - (ii) est vraisemblablement attribuable à un bien livré, ou à un service exécuté, aux termes du contrat avant juillet 2010;
- l) la contrepartie, même partielle, de la fourniture d'un bien meuble incorporel par bail, licence ou accord semblable qui devient due avant juillet 2010 si le montant de contrepartie n'est pas fonction de la proportion de cette utilisation ou de la production tirée du bien, ni des bénéfices provenant de cette utilisation ou de cette production.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

On April 6, 2010, Nova Scotia announced its intention to increase the provincial component of the Harmonized Sales Tax (HST) from 8% to 10%, effective July 1, 2010, together with the transitional rules related to that increase. Under the Comprehensive Integrated Tax Co-ordination Agreement (CITCA), Nova Scotia is entitled to some elements of provincial tax policy flexibility such as establishing the rate of the provincial component of

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le 6 avril 2010, la Nouvelle-Écosse a annoncé son intention de hausser le taux de la composante provinciale de la taxe de vente harmonisée (TVH) le 1^{er} juillet 2010 pour le faire passer de 8 % à 10 %. Les règles transitoires liées à cette hausse ont également été annoncées à cette occasion. Selon l'Entente intégrée globale de coordination fiscale (EIGCF), la Nouvelle-Écosse a une certaine marge de manœuvre en matière de politique fiscale provinciale

the HST, limited point-of-sale rebates for the provincial component of the HST and the rate of some targeted rebates. The CITCA is the federal-provincial agreement that details the parameters agreed upon between Canada and Nova Scotia to govern the imposition of the HST under federal legislation and administration, on the same tax base as the federal Goods and Services Tax (GST). Regulations are required to implement, in accordance with the CITCA, the rate change and transitional rules previously announced by Nova Scotia.

In accordance with the CITCA, a transition from the existing federally administered Nova Scotia New Housing Rebate in respect of the provincial component of the HST on certain new housing to a provincially administered rebate was also announced by Nova Scotia on April 6, 2010.

Description and rationale

These Regulations prescribe the rate of 10% as the provincial component of the HST for Nova Scotia and set out the transitional rules for transactions that straddle the July 1, 2010 implementation date of the rate increase. Transitional rules are necessary to facilitate the rate increase by specifying when the new rate applies to these straddling transactions. The transitional rules vary depending on the type of property or service being supplied. For example, as of May 1, 2010, businesses will generally be required to charge and collect the provincial component of the HST at a rate of 10% in respect of consideration for a service, leased property or a membership that relates to the portion of the service that is to be performed, or the portion of the lease or membership period that is to occur, on or after July 1, 2010. The rate of 8% will continue to apply to the portion of the service that is performed, or the portion of the lease or membership period that occurs, before July 1, 2010. For supplies of goods by way of sale, however, businesses will generally be required to charge and collect the provincial component of the HST at a rate of 10% on consideration that becomes due on or after July 1, 2010. Consideration for goods that becomes due, or that is paid before July 1, 2010, would be subject to the rate of 8%, irrespective of when the goods are actually delivered.

These Regulations also enable the phasing out of the federally administered Nova Scotia New Housing Rebate to reflect the transition to a provincially administered rebate. This transition is provided for under the CITCA. Currently, the Nova Scotia Rebate is administered by the Canada Revenue Agency (CRA). Under the proposed new rules, as announced by Nova Scotia on April 6, 2010, Nova Scotia will be processing and paying the rebate under provincial legislation. The CRA would generally accept and process Nova Scotia Rebate applications in respect of new housing if an agreement of purchase and sale is entered into on or before April 6, 2010 or if ownership or possession transfers before July 1, 2010 (or if the rebate application is filed before July 1, 2010, in the case of owner-built homes). Afterwards, the CRA would continue to administer the federal GST New Housing Rebate in Nova Scotia, in respect of the federal component of the HST, while Nova Scotia will administer its housing rebate in respect of the provincial component of the HST.

qui lui permet notamment de fixer le taux de la composante provinciale de la TVH, d'accorder certains remboursements au point de vente au titre de cette composante et d'établir le taux de certains remboursements. L'EIGCF est l'accord conclu entre le Canada et la Nouvelle-Écosse qui prévoit les paramètres d'imposition de la TVH — dont l'application relève de l'administration fédérale — selon la même assiette que la taxe fédérale sur les produits et services (TPS). Il est nécessaire de prendre un règlement afin de mettre en œuvre, conformément à l'EIGCF, le changement de taux et les règles transitoires déjà annoncés par la Nouvelle-Écosse.

La Nouvelle-Écosse a également annoncé le 6 avril 2010 son intention de remplacer, comme le permet l'EIGCF, le remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse au titre de la composante provinciale de la TVH sur certaines habitations neuves — dont l'application relève actuellement du gouvernement fédéral — par un remboursement administré par la province.

Description et justification

Le *Règlement de 2010 sur la TVH applicable à la Nouvelle-Écosse* (le *Règlement*) fixe le taux de la composante provinciale de la TVH de la Nouvelle-Écosse à 10 % et prévoit les règles transitoires applicables aux opérations qui chevauchent le 1^{er} juillet 2010, date de mise en œuvre de la hausse de taux. Ces règles facilitent la mise en œuvre de la hausse de taux en précisant à quel moment le nouveau taux s'applique à ces opérations. Les règles transitoires varient selon le type de bien ou de service fourni. Par exemple, à compter du 1^{er} mai 2010, les entreprises seront généralement tenues de calculer et de percevoir la composante provinciale de la TVH au taux de 10 % sur la partie de la contrepartie d'un service, d'un bien loué ou d'un abonnement qui se rapporte à la partie du service qui doit être exécutée après juin 2010 ou à la partie de la période de location ou d'abonnement postérieure à ce mois. Le taux de 8 % continuera de s'appliquer à la partie du service qui est exécutée avant le 1^{er} juillet 2010 ou à la partie de la période de location ou d'abonnement antérieure à cette date. Toutefois, dans le cas de la fourniture de produits par vente, les entreprises seront généralement tenues de calculer et de percevoir la composante provinciale de la TVH au taux de 10 % sur la contrepartie qui devient due le 1^{er} juillet 2010 ou par la suite. La contrepartie qui devient due ou qui est payée avant cette date sera assujettie au taux de 8 %, peu importe la date de livraison des produits.

Par ailleurs, le *Règlement* prévoit l'élimination graduelle du remboursement pour habitation neuve de la Nouvelle-Écosse, dont l'application relève de l'administration fédérale, en raison de la transition à un remboursement administré par la province. Cette transition est prévue par l'EIGCF. À l'heure actuelle, le remboursement de la Nouvelle-Écosse est administré par l'Agence du revenu du Canada (ARC). Selon les nouvelles règles annoncées par la Nouvelle-Écosse le 6 avril 2010, le traitement et le paiement du remboursement seront effectués par la province en vertu de la loi provinciale. De façon générale, les demandes de remboursement pour habitation neuve continueront d'être acceptées et traitées par l'ARC si le contrat de vente est conclu avant le 7 avril 2010 ou si la propriété ou la possession de l'habitation est transférée avant le 1^{er} juillet 2010 (ou, dans le cas des habitations construites par le propriétaire, si la demande de remboursement est présentée avant le 1^{er} juillet 2010). Par la suite, l'ARC continuerait d'administrer le remboursement de TPS pour habitations neuves en Nouvelle-Écosse au titre de la composante fédérale de la TVH, et la Nouvelle-Écosse assurerait l'administration de son

Parliament has approved the mechanisms to facilitate a change in the provincial component of the HST by way of regulations with the passage of the *Provincial Choice Tax Framework Act* on December 15, 2009. These Regulations are therefore necessary to implement Nova Scotia's tax policy flexibility.

Consultation

The Regulations were developed in consultation with the Government of Nova Scotia and CRA and are designed to reflect the rules announced by Nova Scotia on April 6, 2010.

Contacts

Mark Walsh
Sales Tax Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-6397

Costa Dimitrakopoulos
Excise and GST/HST Rulings Directorate
Canada Revenue Agency
Place de Ville, Tower A, 15th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
Telephone: 613-952-9205

remboursement pour habitation au titre de la composante provinciale de la TVH.

En adoptant la *Loi sur le cadre du choix provincial en matière fiscale* le 15 décembre 2009, le Parlement a approuvé les mécanismes qui permettent de procéder par voie réglementaire pour modifier la composante provinciale de la TVH. Le Règlement est donc nécessaire à la mise en œuvre de la marge de manœuvre de la Nouvelle-Écosse en matière de politique fiscale.

Consultation

Le Règlement a été mis au point en consultation avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et l'ARC. Il est conçu de façon à refléter les règles annoncées par la Nouvelle-Écosse le 6 avril 2010.

Personnes-ressources

Mark Walsh
Division de la taxe de vente
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-6397

Costa Dimitrakopoulos
Direction de l'Accise et des Décisions de la TPS/TVH
Agence du revenu du Canada
Place de Ville, Tour A, 15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
Téléphone : 613-952-9205

Registration
SI/2010-35 May 12, 2010

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Canadian Agricultural Income Stabilization
Inventory Transition Initiative Remission Order**

P.C. 2010-482 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, hereby remits any interest owing to Her Majesty in right of Canada as a result of overpayments to participants in the Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative, including interest for which liability has already arisen and interest for which liability arises in the future.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order grants remission of debts, both accrued and pending, that are associated with interest on overpayments to participants under the Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative. This will harmonize the treatment of that interest with the treatment of similar interest under the related Canadian Agricultural Income Stabilization program, in which the affected producers also participate. The total amount to be remitted is estimated at \$147,461.

Enregistrement
TR/2010-35 Le 12 mai 2010

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Décret de remise visant l'Initiative de transition
pour l'évaluation des stocks du Programme
canadien de stabilisation du revenu agricole**

C.P. 2010-482 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise des intérêts dus à Sa Majesté du chef du Canada à la suite d'un trop-perçu versé à des participants dans le cadre de l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole, y compris les intérêts pour lesquels une obligation a déjà pris, ou prendra, naissance.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret accorde la remise des intérêts dus (courus et en suspens) sur les trop-perçus versés à des participants dans le cadre de l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks de façon à harmoniser le traitement de ces intérêts avec celui prévu pour des intérêts semblables par le Programme canadien de stabilisation du revenu agricole auquel les producteurs visés ont également participé. Le montant total de la remise est d'environ 147 461 \$.

^a S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)

^b R.S., c. F-11

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

^b L.R. ch. F-11

Registration
SI/2010-36 May 12, 2010

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Canadian Agricultural Income Stabilization program and Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative Remission Order

P.C. 2010-483 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, considering that collection of the following debts is unreasonable and not in the public interest, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*^b, hereby remits

(a) any amount owing to Her Majesty in right of Canada as a result of overpayments to Saskatchewan participants in the Canadian Agricultural Income Stabilization program with respect to the 2003 program year that were caused by an administrative error in calculating the structural adjustment to be applied in relation to forage crops; and

(b) any amount owing to Her Majesty in right of Canada as a result of overpayments to Saskatchewan participants in the Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative that were caused by the error referred to in paragraph (a).

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order grants remission of debts resulting from overpayments caused by an administrative error discovered in relation to the 2003 program year and affecting a subset of Saskatchewan participants under the Canadian Agricultural Income Stabilization program and the Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative. It would be unreasonable and not in the public interest for the Government of Canada to require producers to repay amounts, received long ago and reasonably expected to be correct, that resulted solely from administrative error. The total amount remitted is \$13,473,405, of which \$10,939,199 relates to the Canadian Agricultural Income Stabilization program and \$2,534,206 relates to the Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative.

^a S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)
^b R.S., c. F-11

Enregistrement
TR/2010-36 Le 12 mai 2010

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant le Programme canadien de stabilisation du revenu agricole et l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole

C.P. 2010-483 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que le recouvrement des dettes ci-après serait déraisonnable et contraire à l'intérêt public, fait remise de :

a) toute somme due à Sa Majesté du chef du Canada à la suite du trop-perçu versé à des participants de la Saskatchewan dans le cadre du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole pour l'année de programme 2003, lorsque le trop-perçu résulte d'une erreur administrative dans le calcul de l'ajustement structurel à appliquer aux cultures fourragères;

b) toute somme due à Sa Majesté du chef du Canada à la suite d'un trop-perçu versé à des participants de la Saskatchewan dans le cadre de l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole, lorsque le trop-perçu résulte de l'erreur mentionnée à l'alinéa a).

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret accorde la remise des dettes liées aux trop-perçus versés dans le cadre du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole et de l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks pour l'année de programme 2003 à certains participants de la Saskatchewan à la suite d'une erreur administrative. Il serait déraisonnable et contraire à l'intérêt public pour le gouvernement du Canada d'exiger le remboursement de paiements que les participants ont perçus il y a longtemps alors qu'ils croyaient raisonnablement y avoir droit et que ces paiements résultent uniquement d'une erreur administrative. Le coût total de la remise s'établit à 13 473 405 \$, soit 10 939 199 \$ dans le cas du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole et 2 534 206 \$ dans le cas de l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)
^b L.R. ch. F-11

Registration
SI/2010-37 May 12, 2010

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Pattison Sign Group, A Division of Jim Pattison Industries Ltd., Remission Order

P.C. 2010-485 April 22, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*^b, hereby makes the annexed *Pattison Sign Group, A Division of Jim Pattison Industries Ltd., Remission Order*.

PATTISON SIGN GROUP, A DIVISION OF JIM PATTISON INDUSTRIES LTD., REMISSION ORDER

REMISSION OF THE GOODS AND SERVICES TAX

1. Remission is granted to Pattison Sign Group, a division of Jim Pattison Industries Ltd., in respect of an amount of provincial sales tax that was mistakenly paid by the company as tax under Part IX of the *Excise Tax Act* during the period beginning on February 1, 2001 and ending on February 28, 2001 on the condition that

(a) a written claim for the remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the day on which this Order is made; and

(b) the amount applied for has not been otherwise rebated, credited or remitted under the *Excise Tax Act* or the *Financial Administration Act*.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order remits an amount that represents the provincial sales tax liability of Pattison Sign Group, a division of Jim Pattison Industries Ltd., that was mistakenly remitted to the federal government as the goods and services tax (GST) rather than to provincial authorities during the period beginning on February 1, 2001 and ending on February 28, 2001. A rebate or credit of the amount under Part IX of the *Excise Tax Act* is not possible because all statutory time limits have expired.

^a S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)
^b R.S., c. F-11

Enregistrement
TR/2010-37 Le 12 mai 2010

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd.

C.P. 2010-485 Le 22 avril 2010

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd.*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT ENSEIGNES PATTISON SIGN GROUP, UNE DIVISION DE JIM PATTISON INDUSTRIES LTD.

REMISE DE LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

1. Remise est accordée à Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd., de la taxe de vente provinciale que l'entreprise a payée par erreur au titre de la taxe prévue à la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* au cours de la période commençant le 1^{er} février 2001 et se terminant le 28 février 2001, si les conditions suivantes sont réunies :

a) une demande de remise est présentée par écrit au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de prise du présent décret;

b) la somme visée par la demande n'a pas fait l'objet d'un remboursement, d'un crédit ou d'une remise prévus par la *Loi sur la taxe d'accise* ou la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde la remise d'une somme équivalente à la taxe de vente provinciale que devait payer Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd., au cours de la période commençant le 1^{er} février 2001 et se terminant le 28 février 2001. Cette somme a été versée par erreur à l'administration fédérale au titre de la taxe sur les produits et services (TPS) au lieu d'être versée aux administrations provinciales. Aucune remise ni aucun crédit à cet effet ne peuvent être accordés en vertu de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* étant donné que tous les délais réglementaires sont échus.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)
^b L.R., ch. F-11

Registration
SI/2010-39 May 12, 2010

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Proclamation declaring May 4, 2010 as
“Canadian Navy Centennial Day”**

MICHAËLLE JEAN

[L.S.]

Canada

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

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

Greeting:

MYLES KIRVAN

Deputy Attorney General

A PROCLAMATION

WHEREAS Canada’s navy has loyally and dutifully served Canada and Canadians for a century;

WHEREAS May 4, 2010 marks the one-hundredth anniversary of the granting of royal assent to the *Naval Service Act*, which authorized the creation of a navy for Canada;

WHEREAS the men and women who have served in Canada’s naval forces, both regular and reserve, over the past century have embodied the virtues of courage, commitment and sacrifice in the defence of Canada and Canadian interests, and in the advancement of peace and security around the world;

WHEREAS it is desirable to build and strengthen in Canadians an appreciation for their navy and to promote the role of the navy in a maritime nation like Canada;

AND WHEREAS, by Order in Council P.C. 2010-477 of April 21, 2010, Her Excellency the Governor General in Council has ordered that a proclamation do issue declaring May 4, 2010 as “Canadian Navy Centennial Day”;

NOW KNOW YOU THAT WE, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation declare May 4, 2010 as “Canadian Navy Centennial Day”.

OF ALL WHICH Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved Michaëlle Jean, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

Enregistrement
TR/2010-39 Le 12 mai 2010

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

**Proclamation désignant le 4 mai 2010 comme
« Journée du centenaire de la Marine canadienne »**

MICHAËLLE JEAN

[S.L.]

Canada

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

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

Salut :

Le sous-procureur général

MYLES KIRVAN

PROCLAMATION

ATTENDU que la Marine canadienne a servi le Canada et les Canadiens avec loyauté et dévouement depuis un siècle;

ATTENDU que le 4 mai 2010 marque le centenaire de la sanction royale donnée à la *Loi du service naval* autorisant la création d’une marine pour le Canada;

ATTENDU que les hommes et les femmes ayant servi dans les forces navales du Canada en tant que membres de la Force régulière ou de la Réserve au cours des cent dernières années ont incarné les vertus du courage, de l’engagement et du sacrifice dans la défense du Canada et de ses intérêts, et participé à l’avancement de la paix et de la sécurité dans le monde;

ATTENDU qu’il est souhaitable de susciter chez les Canadiens un sentiment de reconnaissance à l’égard de leur marine et de promouvoir son rôle dans un pays maritime comme le Canada;

ATTENDU que, par le décret C.P. 2010-477 du 21 avril 2010, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil a ordonné que soit prise une proclamation désignant le 4 mai 2010 comme « Journée du centenaire de la Marine canadienne »;

SACHEZ QUE NOUS, avec et sur l’avis de Notre Conseil privé pour le Canada et par Notre proclamation, désignons le 4 mai 2010 comme « Journée du centenaire de la Marine canadienne ».

DE CE QUI PRÉCÈDE, Nos Fœux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimée Michaëlle Jean, chancelière et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelière et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelière et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneure générale et commandante en chef du Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this twenty-ninth day of April in the year of Our Lord two thousand and ten and in the fifty-ninth year of Our Reign.

By Command,
RICHARD DICERNI
Deputy Registrar General of Canada

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-neuvième jour d'avril de l'an de grâce deux mille dix, cinquante-neuvième de Notre règne.

Par ordre,
Le sous-registraire général du Canada
RICHARD DICERNI

GOD SAVE THE QUEEN

DIEU SAUVE LA REINE

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2010-83	2010-478	Transport	Fire and Boat Drills Regulations.....	598
SOR/2010-84	2010-479	Foreign Affairs and International Trade	Regulations Implementing the United Nations Resolution on Eritrea.....	621
SOR/2010-85		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Reportable Diseases Regulations.....	629
SOR/2010-86	2010-480	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Health of Animals Regulations.....	635
SOR/2010-87	2010-481	Finance	Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations	641
SOR/2010-88	2010-484	Public Safety and Emergency Preparedness	Renewable Fuel Used as Ships' Stores Remission Order	644
SOR/2010-89		Public Service Commission	Regulations Amending the Public Service Employment Regulations.....	647
SOR/2010-90	2010-545	Transport	Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations	655
SOR/2010-91	2010-546	Transport	Small Vessel Regulations	723
SOR/2010-92	2010-547	Justice	Regulations Amending the Contraventions Regulations.....	811
SOR/2010-93	2010-548	Finance	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Income Tax Act (Miscellaneous Program)	822
SOR/2010-94	2010-549	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1353 — Corrective Amendments, Miscellaneous Program).....	834
SOR/2010-95	2010-550	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1447 — Good Manufacturing Practices).....	839
SOR/2010-96	2010-551	Revenue Canada	Regulations Amending the Income Tax Regulations	845
SOR/2010-97	2010-552	Industry	Rules Amending the Bankruptcy and Insolvency General Rules (Miscellaneous Program).....	849
SOR/2010-98	2010-553	Environment Health	Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	851
SOR/2010-99	2010-559	Finance	Nova Scotia HST Regulations, 2010	861
SI/2010-35	2010-482	Agriculture and Agri-Food Treasury Board	Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative Remission Order	875
SI/2010-36	2010-483	Agriculture and Agri-Food Treasury Board	Canadian Agricultural Income Stabilization program and Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative Remission Order	876
SI/2010-37	2010-485	Revenue Canada	Pattison Sign Group, A Division of Jim Pattison Industries Ltd., Remission Order	877
SI/2010-39		Prime Minister	Proclamation Declaring May 4, 2010 as "Canadian Navy Centennial Day"	878

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**
 Abbreviations: e — erratum
 n — new
 r — revises
 x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Bankruptcy and Insolvency General Rules (Miscellaneous Program) — Rules Amending Bankruptcy and Insolvency Act	SOR/2010-97	29/04/10	849	
Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2010-35	12/05/10	875	n
Canadian Agricultural Income Stabilization program and Canadian Agricultural Income Stabilization Inventory Transition Initiative Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2010-36	12/05/10	876	n
Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations — Regulations Amending Canadian International Trade Tribunal Act	SOR/2010-87	22/04/10	641	
Certain Regulations Made Under the Income Tax Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2010-93	29/04/10	822	
Contraventions Regulations — Regulations Amending Contraventions Act	SOR/2010-92	29/04/10	811	
Fire and Boat Drills Regulations Canada Shipping Act, 2001	SOR/2010-83	22/04/10	598	n
Food and Drug Regulations (1353 — Corrective Amendments, Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Food and Drugs Act	SOR/2010-94	29/04/10	834	
Food and Drug Regulations (1447 — Good Manufacturing Practices) — Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2010-95	29/04/10	839	
Health Animals Regulations — Regulations Amending Health of Animals Act	SOR/2010-86	22/04/10	635	
Income Tax Regulations — Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2010-96	29/04/10	845	
Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2010-90	29/04/10	655	n
Nova Scotia HST Regulations, 2010..... Excise Tax Act	SOR/2010-99	29/04/10	861	n
Pattison Sign Group, A Division of Jim Pattison Industries Ltd., — Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2010-37	12/05/10	877	n
Proclamation declaring May 4, 2010 as “Canadian Navy Centennial Day”..... Other Than Statutory Authority	SI/2010-39	12/05/10	878	n
Public Service Employment Regulations — Regulations Amending Public Service Employment Act	SOR/2010-89	27/04/10	647	
Renewable Fuel Used as Ships’ Stores Remission Order..... Customs Tariff	SOR/2010-88	22/04/10	644	n
Reportable Diseases Regulations — Regulations Amending Health of Animals Act	SOR/2010-85	22/04/10	629	
Small Vessel Regulations..... Canada Shipping Act, 2001	SOR/2010-91	29/04/10	723	n
Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Adding..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-98	29/04/10	851	
United Nations Resolution on Eritrea — Regulations Implementing United Nations Act	SOR/2010-84	22/04/10	621	n

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2010-83	2010-478	Transports	Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation.....	598
DORS/2010-84	2010-479	Affaires étrangères et Commerce international	Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur l'Érythrée.....	621
DORS/2010-85		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les maladies déclarables.....	629
DORS/2010-86	2010-480	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux.....	635
DORS/2010-87	2010-481	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics.....	641
DORS/2010-88	2010-484	Sécurité publique et Protection civile	Décret de remise visant les carburants renouvelables utilisés comme provisions de bord.....	644
DORS/2010-89		Commission de la fonction publique	Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi dans la fonction publique.....	647
DORS/2010-90	2010-545	Transports	Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles).....	655
DORS/2010-91	2010-546	Transports	Règlement sur les petits bâtiments.....	723
DORS/2010-92	2010-547	Justice	Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions.....	811
DORS/2010-93	2010-548	Finances	Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu.....	822
DORS/2010-94	2010-549	Santé	Règlement correctif visant le Règlement sur les aliments et drogues (1353).....	834
DORS/2010-95	2010-550	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1447 — bonnes pratiques de fabrication).....	839
DORS/2010-96	2010-551	Agence du revenu du Canada	Règlement modifiant le Règlement sur l'impôt sur le revenu.....	845
DORS/2010-97	2010-552	Industrie	Règles correctives visant les Règles générales sur la faillite et l'insolvabilité.....	849
DORS/2010-98	2010-553	Environnement Industrie	Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).....	851
DORS/2010-99	2010-559	Finances	Règlement de 2010 sur la TVH applicable à la Nouvelle-Écosse.....	861
TR/2010-35	2010-482	Agriculture et Agroalimentaire Conseil du Trésor	Décret de remise visant l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole.....	875
TR/2010-36	2010-483	Agriculture et Agroalimentaire Conseil du Trésor	Décret de remise visant le Programme canadien de stabilisation du revenu agricole et l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole.....	876
TR/2010-37	2010-485	Agence du revenu du Canada	Décret de remise visant Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd.....	877
TR/2010-39		Premier ministre	Proclamation désignant le 4 mai 2010 comme « Journée du centenaire de la Marine canadienne ».....	878

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Aliments et drogues (1353) — Règlement correctif visant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2010-94	29/04/10	834	
Aliments et drogues (1447 — bonnes pratiques de fabrication) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2010-95	29/04/10	839	
Carburants renouvelables utilisés comme provisions de bord — Décret de remise visant Tarif des douanes	DORS/2010-88	22/04/10	644	n
Certains règlements pris en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu — Règlement correctif visant..... Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2010-93	29/04/10	822	
Contraventions — Règlement modifiant le Règlement Contraventions (Loi)	DORS/2010-92	29/04/10	811	
Emploi dans la fonction publique — Règlement modifiant le Règlement..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2010-89	27/04/10	647	
Enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics — Règlement modifiant le Règlement..... Tribunal canadien du commerce extérieur (Loi)	DORS/2010-87	22/04/10	641	
Enseignes Pattison Sign Group, une division de Jim Pattison Industries Ltd — Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2010-37	12/05/10	877	n
Exercices d'incendie et d'embarcation — Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2010-83	22/04/10	598	n
Faillite et insolvabilité — Règles correctives visant les Règles générales..... Faillite et l'insolvabilité (Loi)	DORS/2010-97	29/04/10	849	
Impôt sur le revenu — Règlement modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2010-96	29/04/10	845	
Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole — Décret de remise visant Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2010-35	12/05/10	875	n
Inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-98	29/04/10	851	
Maladies déclarables — Règlement modifiant le Règlement Santé des animaux (Loi)	DORS/2010-85	22/04/10	629	
Petits bâtiments — Règlement Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	DORS/2010-91	29/04/10	723	n
Proclamation désignant le 4 mai 2010 comme « Journée du centenaire de la Marine canadienne »..... Autorité autre que statutaire	TR/2010-39	12/05/09	878	n
Programme canadien de stabilisation du revenu agricole et l'Initiative de transition pour l'évaluation des stocks du Programme canadien de stabilisation du revenu agricole — Décret de remise visant Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2010-36	12/05/10	876	n
Résolution des Nations Unies sur l'Érythrée — Règlement d'application Nations Unies (Loi)	DORS/2010-84	22/04/10	621	n
Santé des animaux — Règlement modifiant le Règlement..... Santé des animaux (Loi)	DORS/2010-86	22/04/10	635	
Sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) — Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2010-90	29/04/10	655	n
TVH applicable à la Nouvelle-Écosse — Règlement de 2010 Taxe d'accise (Loi)	DORS/2010-99	29/04/10	861	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5