

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 10, 2009

OTTAWA, LE SAMEDI 10 OCTOBRE 2009

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 7, 2009, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 7 janvier 2009 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://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.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 143, No. 41 — October 10, 2009

Government notices	3036
Parliament	
House of Commons	3042
Chief Electoral Officer	3042
Commissions	3043
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3047
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3050
(including amendments to existing regulations)	
Index	3175

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 143, n° 41 — Le 10 octobre 2009

Avis du gouvernement	3036
Parlement	
Chambre des communes	3042
Directeur général des élections	3042
Commissions	3043
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3047
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3050
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3176

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2009-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*

Whereas, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2009-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Ottawa, September 24, 2009

JIM PRENTICE
Minister of the Environment

**ORDER 2009-87-09-02 AMENDING THE
NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST****AMENDMENTS**

1. Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

31288-93-4
36087-94-2
68390-93-2
70776-57-7
121315-16-0
124719-24-0
136793-29-8
164843-74-7

2. Part II of the List is amended by deleting the following:

17717-5

COMING INTO FORCE

3. This Order comes into force on the day on which *Order 2009-87-09-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[41-1-o]

**DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND
INTERNATIONAL TRADE****CONSULTATIONS ON POSSIBLE FREE TRADE
AGREEMENT NEGOTIATIONS WITH MOROCCO**

The Government of Canada is seeking the views of Canadians on the scope of a possible free trade agreement (FTA) between Canada and the Kingdom of Morocco (Morocco).

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

¹ Supplément, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2009-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*

Attendu que, conformément aux paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2009-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Ottawa, le 24 septembre 2009

Le ministre de l'Environnement
JIM PRENTICE

**ARRÊTÉ 2009-87-09-02 MODIFIANT
LA LISTE EXTÉRIEURE****MODIFICATIONS**

1. La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

31288-93-4
36087-94-2
68390-93-2
70776-57-7
121315-16-0
124719-24-0
136793-29-8
164843-74-7

2. La partie II de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :

17717-5

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2009-87-09-01 modifiant la Liste intérieure*.

[41-1-o]

**MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU
COMMERCE INTERNATIONAL****CONSULTATIONS SUR D'ÉVENTUELLES NÉGOCIATIONS
EN VUE D'UN ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE AVEC LE
MAROC**

Le gouvernement du Canada souhaite connaître le point de vue des Canadiens sur la portée d'un éventuel accord de libre-échange (ALE) entre le Canada et le Royaume du Maroc (Maroc).

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

¹ Supplément, *Gazette du Canada*, Partie I, le 31 janvier 1998

This notice is part of the Government of Canada's domestic consultation process with business, citizen-based organizations and individual Canadians, as well as with provincial and territorial governments, to obtain advice and views on priorities, objectives and concerns to help outline the parameters of this initiative.

Background

Canada and Morocco have recently engaged in an exchange on the possibility of FTA negotiations. Following an initial meeting in Rabat on January 8 and 9, 2009, a small team of Moroccan officials met with their Canadian counterparts in Ottawa on June 1 to 3, 2009, to assess the scope and desirability of possible FTA negotiations.

The commercial relationship between Canada and Morocco has grown stronger over the last decade. In 2008, bilateral merchandise trade totalled \$452 million. Main Canadian exports consisted of wheat (primarily durum), iron and steel, and dried shelled pulses (lentils), while main Canadian imports were fruits and nuts (mostly citrus fruits), woven apparel, and mineral fuels and oils.

The Moroccan economy continues to develop and adjust to globalization. Significant economic reform is currently being implemented, including divestiture by the state, encouraged by international financial institutions. In 2008, Morocco's economy grew by 5.6%. Morocco is experiencing an economic boom in industry and services, with the country becoming a hub for call centres and computer services. Morocco was the fourth-largest recipient of foreign direct investment in Africa in 2007, after South Africa, Nigeria and Egypt. The education sector is expanding, and there is strong potential for Canadian institutions, both Francophone and Anglophone.

As Canada's first such agreement with an African country, an FTA with Morocco could be the gateway to a deepened Canadian commercial presence in the Mediterranean region and in North Africa. An FTA could better position Canadian business vis-à-vis competitors in this market and could provide increased market opportunities for Canadian goods and services into this growing market.

Morocco has an association agreement with the European Union (EU), which took effect on March 1, 2000, and an FTA with the United States that came into effect on January 1, 2006. Morocco's association agreement with the EU provides for the complete dismantling of tariffs by 2012. Morocco has also concluded other FTAs with Tunisia, Egypt, Jordan (these four countries are signatories to the Agadir Declaration), the United Arab Emirates, the European Free Trade Association (Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland — EFTA) and Turkey. Morocco is a member of the World Trade Organization (WTO) and the Greater Arab Free Trade Area (GAFTA).

Additional information on Canada's relationship with Morocco can be found at

- Department of Foreign Affairs and International Trade Canada
 - [Country profile](#)
 - [Canada–Morocco Exploratory Discussions Towards Possible Free Trade Agreement Negotiations](#)

Cet avis fait partie du processus de consultation nationale du gouvernement du Canada auprès des entreprises, des organismes regroupant des particuliers et du grand public canadien, ainsi qu'auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux. Ce processus permet au gouvernement d'obtenir de leur part des conseils et des avis concernant leurs priorités, leurs objectifs et leurs préoccupations dans le but de mieux définir les paramètres de cette initiative.

Contexte

Le Canada et le Maroc ont récemment mené des discussions sur la possibilité d'entamer des négociations en vue d'un accord de libre-échange. À la suite d'une première réunion à Rabat les 8 et 9 janvier 2009, une petite équipe de représentants marocains ont rencontré leurs homologues canadiens à Ottawa du 1^{er} au 3 juin 2009 afin d'évaluer la portée et l'opportunité d'éventuelles négociations sur un ALE.

Les relations commerciales entre le Canada et le Maroc se sont renforcées au cours de la dernière décennie. En 2008, le commerce bilatéral de marchandises s'est élevé à 452 millions de dollars. Les principales exportations du Canada ont été le blé (surtout du blé dur), le fer, l'acier et les légumineuses sèches écossées (lentilles), tandis que les principales importations ont été les fruits et les noix (surtout des agrumes), les vêtements tissés ainsi que les huiles et combustibles minéraux.

L'économie marocaine continue de se développer et de s'adapter à la mondialisation. Une réforme économique importante est en cours dans ce pays. Elle comprend notamment le dessaisissement, appuyé par les institutions financières internationales, de certaines entités étatiques. L'économie du Maroc a connu une croissance de 5,6 % en 2008. Cette croissance dans l'industrie et les services marocains est en partie due au fait que le pays est en voie de devenir une plaque tournante pour les centres d'appel et les services informatiques. Le Maroc a été le quatrième récipiendaire d'investissements directs étrangers sur le continent africain en 2007, derrière l'Afrique du Sud, le Nigeria et l'Égypte. Le secteur de l'éducation prend aussi de l'expansion et offre un excellent potentiel aux institutions canadiennes, qu'elles soient francophones ou anglophones.

En tant que premier accord du genre entre le Canada et un pays d'Afrique, un ALE avec le Maroc pourrait représenter une porte d'entrée vers une présence commerciale canadienne accrue dans la région de la Méditerranée et de l'Afrique du Nord. Un ALE donnerait un avantage concurrentiel aux entreprises canadiennes et offrirait un plus grand nombre de débouchés aux biens et aux services canadiens sur ce marché en pleine croissance.

Le Maroc dispose d'un accord d'association avec l'Union européenne (UE), qui est entré en vigueur le 1^{er} mars 2000, et d'un ALE avec les États-Unis, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Il est à noter que l'accord d'association avec l'UE assure un démantèlement tarifaire complet d'ici 2012. Le Maroc a également conclu des ALE avec la Tunisie, l'Égypte, la Jordanie (ces quatre pays sont signataires de la Déclaration d'Agadir), les Émirats arabes unis, l'Association européenne de libre-échange (l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse — AELE) et la Turquie. Le Maroc est également membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et de la Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA).

D'autres renseignements sur les liens entre le Canada et le Maroc peuvent être obtenus en consultant les sites Web suivants :

- Affaires étrangères et Commerce international Canada
 - [Information sur le pays](#)
 - [Discussions exploratoires entre le Canada et le Maroc sur la possibilité d'engager des négociations en vue de conclure un accord de libre-échange](#)

- Canadian Embassy in Morocco
 - [Canadian Embassy in Morocco](#)
- Canadian Trade Commissioner Service
 - [Canadian Trade Commissioner Service in Morocco](#)
- Contact information for the Embassy of Morocco in Canada
 - Ambassade du Royaume du Maroc au Canada, 38 Range Road, Ottawa, Ontario K1N 8J4, 613-236-7391 (téléphone), 613-236-6164 (fax), sifamaot@bellnet.ca (email)

Submissions by interested parties

The Government is embarking on a public consultation process to allow all interested stakeholders an early opportunity to provide comments, input and advice on a possible free trade agreement with Morocco. It is essential that the Government of Canada be fully aware of the interests and potential sensitivities of Canadians with respect to this initiative. We welcome advice and views on any priorities, objectives and concerns relating to a possible free trade agreement with Morocco. In particular, we are seeking views with respect to the following:

- Opinions on areas of goods export interest (identified by HS/Tariff codes, if possible), including products that would benefit from the early removal of tariffs and other barriers by Morocco.
- Views on market access liberalization for Moroccan products (identified by HS/Tariff codes, if possible) into the Canadian market, including input on those products for which the elimination of tariffs should be expedited or phased-in over time.
- Advice and views on trade in services, particularly the identification of sectors/activities of export interest for Canadian service providers, and opinions on domestic regulatory measures that restrict or otherwise affect market access for Canadian service providers.
- Advice, views and experiences regarding the temporary entry of business persons from Canada into Morocco and into Canada from Morocco (e.g. impediments to entering or working in Morocco on a temporary basis including licensing or certification requirements at the border).
- Advice, views and experiences regarding measures affecting exports destined for Morocco, including non-tariff barriers (such as import licensing), technical barriers to trade (including technical regulations, standards and/or conformity assessment procedures) and sanitary and phytosanitary measures.
- Views on general rules of origin and/or advice on appropriate rules of origin for specific products or sectors.
- Advice on “trade facilitation” issues (e.g. significant impediments related to import procedures).
- Advice, views and experiences with customs procedures and with commercial goods entering and/or leaving Morocco.
- Advice, views and experiences regarding investment barriers faced by Canadian investors in Morocco, including restrictions imposed on foreign ownership or entry to market, questions of transparency of regulation, performance requirements (i.e. local content requirements, use of local labour and services, etc.), and any other impediments/barriers.
- Advice and views on government procurement markets of interest to Canadian suppliers and exporters to Morocco, including the government departments, agencies or enterprises of interest and the goods, services or construction services that Canadian suppliers are interested in selling to those government organizations. Note that participation in government

- Ambassade du Canada au Maroc
 - [Ambassade du Canada au Maroc](#)
- Service des délégués commerciaux du Canada
 - [Service des délégués commerciaux du Canada au Maroc](#)
- Coordonnées de l’Ambassade du Maroc au Canada
 - Ambassade du Royaume du Maroc au Canada, 38, chemin Range, Ottawa (Ontario) K1N 8J4, 613-236-7391 (téléphone), 613-236-6164 (télécopieur), sifamaot@bellnet.ca (courriel)

Observations des parties intéressées

Le gouvernement met en place un processus de consultation publique afin que toutes les parties intéressées puissent fournir au plus tôt leurs commentaires, leurs avis et leurs conseils au sujet d’un éventuel ALE avec le Maroc. Il est essentiel que le gouvernement du Canada soit pleinement conscient des intérêts et des points sensibles potentiels des Canadiens à l’égard de cette initiative. Nous aimerions avoir leurs conseils et leurs opinions sur les priorités et les objectifs d’un éventuel accord de libre-échange avec le Maroc et connaître leurs préoccupations à cet égard. En particulier, le gouvernement sollicite l’avis des parties intéressées ainsi que leurs suggestions sur les points suivants :

- les domaines d’intérêt pour les exportateurs de biens (fournir les codes SH ou tarifaires disponibles), notamment en ce qui a trait aux produits qui pourraient bénéficier d’une élimination rapide des droits de douane et des autres obstacles commerciaux au Maroc;
- la libéralisation de l’accès au marché canadien pour les produits marocains (fournir les codes SH ou tarifaires disponibles), notamment les produits pour lesquels l’élimination des droits devrait être rapide ou plutôt progressive;
- le commerce des services, en particulier l’énumération des secteurs ou des activités présentant un intérêt pour les exportateurs de services canadiens, et la réglementation nationale qui touche ou restreint l’accès aux marchés des fournisseurs de services canadiens;
- l’admission temporaire des gens d’affaires canadiens au Maroc ou marocains au Canada (par exemple, les obstacles à l’admission ou au travail temporaires au Maroc tels que les exigences relatives à la présentation d’un permis ou d’un certificat à la frontière);
- les mesures relatives aux exportations vers le Maroc, notamment les barrières non tarifaires (par exemple le régime des licences d’importation), les obstacles techniques au commerce (notamment les règlements techniques, les normes ou les procédures d’évaluation de la conformité) et les mesures sanitaires et phytosanitaires;
- les questions touchant les règles d’origine en général ou encore les règles d’origine qui conviendraient à des produits ou à des secteurs particuliers;
- les moyens permettant de faciliter le commerce (par exemple, l’élimination des entraves importantes créées par les formalités d’importation);
- les procédures douanières et les marchandises commerciales qui entrent au Maroc ou en sortent;
- les obstacles à l’investissement auxquels se heurtent les investisseurs canadiens au Maroc, y compris les restrictions imposées sur la propriété étrangère ou l’accès aux marchés, la transparence de la réglementation, les exigences en matière de rendement (c’est-à-dire notamment les exigences liées au contenu local ou l’utilisation de la main-d’œuvre et des services locaux) et toute autre forme d’obstacle;

procurement may include bidding as the prime contractor or exporting goods and/or services to the prime contractor who in turn bids on government contracts.

- Advice and views on priority government procurement markets for Canadian suppliers in Morocco, including the government entities or enterprises of interest to Canadian suppliers and the goods, services or construction services that Canadian suppliers are interested in selling to those government organizations.
- Advice, views and experiences regarding barriers (e.g. availability and transparency of information, domestic preferences) when selling or attempting to sell to governments in Morocco.
- Views and experiences with the protection of intellectual property rights.
- Advice and views on competition policy matters, including development of possible cooperation mechanisms.
- Views on ways to reflect the interests and values of Canadians in the area of sustainable development, environmental protection and conservation.
- Views on ways to reflect the interests and values of Canadians in the areas of workers' rights, human rights, transparency in business and commercial practices and other social concerns, as they relate to Morocco.
- Advice and views on ways to enhance the bilateral economic relationship, such as cooperation on science and technology.
- Views on other related issues not mentioned above.

All interested parties are invited to submit their views by November 2, 2009. Please be advised that any information received as a result of this consultation will be considered as public information, unless explicitly stated otherwise. Submissions should include

1. The contributor's name and address and, if applicable, his/her organization, institution or business.
2. The specific issues being addressed.
3. Precise information on the rationale for the positions taken, including any significant impact it may have on Canada's domestic or foreign interests.

Contributions can be sent by email to consultations@international.gc.ca, by fax at 613-944-3489 or by mail to Trade Negotiations Consultations (Morocco), Foreign Affairs and International Trade Canada, Regional Trade Policy Division (TBB), Lester B. Pearson Building, 125 Sussex Drive, Ottawa, Ontario K1A 0G2.

- les marchés publics qui intéressent les fournisseurs et les exportateurs canadiens au Maroc, notamment en ce qui a trait aux acheteurs potentiels (ministères, organismes ou entreprises du gouvernement) et aux biens, aux services ou aux services de construction que les fournisseurs canadiens souhaiteraient vendre aux organisations gouvernementales. Veuillez noter qu'il est possible de participer à un marché public en tant qu'entrepreneur principal ou d'exporter des biens et des services pour un entrepreneur principal qui soumissionnera les contrats gouvernementaux;
- les marchés publics prioritaires pour les fournisseurs canadiens au Maroc, y compris les entités gouvernementales ou les entreprises publiques d'intérêt pour les fournisseurs canadiens, et les produits et les services en général, ainsi que les services de construction que les fournisseurs canadiens veulent vendre à ces organismes gouvernementaux;
- les obstacles (par exemple, la disponibilité et la transparence de l'information ou les préférences nationales) auxquels se heurtent les fournisseurs lorsqu'ils vendent ou tentent de vendre leurs produits ou services à des gouvernements au Maroc;
- la protection des droits de propriété intellectuelle;
- les questions touchant la politique de la concurrence, y compris la mise en place de mécanismes de coopération éventuels;
- les manières de faire valoir les intérêts et les valeurs des Canadiens dans des domaines comme le développement durable, la protection environnementale et la conservation;
- les façons de mettre en évidence les intérêts et les valeurs des Canadiens concernant le respect des droits des travailleurs et des droits de la personne, la transparence dans les pratiques des entreprises commerciales et autres préoccupations sociales, dans le contexte d'un accord avec le Maroc;
- les façons de consolider les liens économiques bilatéraux, par exemple, grâce à la coopération en science et technologie;
- toute autre question connexe.

Les parties intéressées sont invitées à exprimer leurs points de vue d'ici le 2 novembre 2009. Prière de noter que tous les renseignements reçus dans le cadre de ces consultations seront considérés comme publics, sauf mention expresse du contraire. Les communications soumises doivent comprendre :

1. le nom et l'adresse de l'auteur et, s'il y a lieu, le nom de l'organisation, de l'institution ou de l'entreprise à laquelle il appartient;
2. une indication des sujets particuliers traités;
3. les raisons précises justifiant la position adoptée, y compris les effets importants prévus sur les intérêts nationaux ou internationaux du Canada.

Les contributions peuvent être envoyées par courriel, par télécopieur ou par courrier aux coordonnées suivantes : consultations@international.gc.ca (courriel), 613-944-3489 (télécopieur), Consultation sur les négociations commerciales (Maroc), Affaires étrangères et Commerce international Canada, Direction de la politique commerciale régionale (TBB), Édifice Lester B. Pearson, 125, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0G2.

DEPARTMENT OF HEALTH**FOOD AND DRUGS ACT***Food and Drug Regulations — Amendments**Interim Marketing Authorization*

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* for the use of the enzyme lipase derived from various micro-organisms in the production of various food products, including bread and flour, at levels of use consistent with good manufacturing practices. The permitted sources of the lipase enzyme include the micro-organisms *Aspergillus niger*, *Aspergillus oryzae*, *Mucor miehei*, *Penicillium camembertii*, *Rhizopus niveus* and *Rhizopus oryzae*.

Health Canada has received a submission to permit the use of the phospholipase A₂ enzyme derived from a genetically modified *Aspergillus niger* strain, *Aspergillus niger* (PLA-54), that carries the gene from a porcine pancreas coding for this enzyme. Phospholipase enzymes are classified under the broad class of lipase enzymes. This phospholipase A₂ enzyme will be used in the production of bread, flour, whole wheat flour, unstandardized bakery products, unstandardized whole egg, unstandardized egg yolk and modified lecithin, at levels consistent with good manufacturing practice. Evaluation of the available data supports the safety and effectiveness of this phospholipase A₂ derived from the genetically modified *Aspergillus niger* (PLA-54).

The use of this phospholipase A₂ derived from this micro-organism will benefit the consumer by increasing the availability of quality food products. It will also benefit industry through more efficient and improved manufacturing conditions.

Therefore, it is the intention of Health Canada to recommend that the *Food and Drug Regulations* be amended to permit the use of this phospholipase A₂ enzyme derived from *Aspergillus niger* (PLA-54) in the production of bread, flour, whole wheat flour, unstandardized bakery products, unstandardized whole egg, unstandardized egg yolk and modified lecithin, at levels consistent with good manufacturing practice.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization is being issued to permit the immediate use of this phospholipase A₂ enzyme, as indicated above, while the regulatory process is undertaken to amend the Regulations. The standardized foods described above are exempted from the application of sections 6 and 6.1 of the *Food and Drugs Act*, paragraphs B.01.042(a) and (c) and B.13.021(h), subparagraphs B.13.001(e)(iii) and B.13.005(d)(iii) and section B.16.007 of the *Food and Drug Regulations*. The unstandardized foods listed above are exempted from paragraph B.01.043(a) and section B.16.007 of the same Regulations.

The proposed regulatory amendments would be enabling measures to allow the sale of the foods mentioned above that have been manufactured through the use of the phospholipase A₂ enzyme derived from *Aspergillus niger* (PLA-54). The amendments are supported by the safety assessment and would have low impact on the economy and on the environment. Consequently, the regulatory amendments may proceed directly to final approval and publication in the *Canada Gazette*, Part II.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES***Règlement sur les aliments et drogues — Modifications**Autorisation de mise en marché provisoire*

Une disposition existe actuellement au *Règlement sur les aliments et drogues* autorisant l'utilisation de l'enzyme lipase dérivée de différents micro-organismes dans la production de divers produits alimentaires, y compris le pain et la farine, à des limites conformes aux bonnes pratiques industrielles. Les sources permises de l'enzyme lipase comprennent les micro-organismes *Aspergillus niger*, *Aspergillus oryzae*, *Mucor miehei*, *Penicillium camembertii*, *Rhizopus niveus* et *Rhizopus oryzae*.

Santé Canada a reçu une demande afin de permettre l'utilisation de l'enzyme phospholipase A₂ dérivée à partir du micro-organisme *Aspergillus niger* génétiquement modifié, soit l'*Aspergillus niger* (PLA-54), contenant un gène du pancréas de porc exprimant cette enzyme. Les enzymes de type phospholipase sont classifiées sous la catégorie générale des enzymes de type lipase. Cette enzyme phospholipase A₂ sera utilisée dans la production de pain, de farine, de farine de blé entier, de produits de boulangerie non normalisés, dans l'œuf entier non normalisé, le jaune d'œuf non normalisé et la lécithine modifiée, à des limites conformes aux bonnes pratiques industrielles. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de cette phospholipase A₂ dérivée de l'*Aspergillus niger* (PLA-54) génétiquement modifié.

L'utilisation de cette enzyme phospholipase A₂ dérivée de ce micro-organisme modifié sera bénéfique pour le consommateur car elle permettra l'accès à une plus grande variété de produits alimentaires de qualité. Elle bénéficiera aussi à l'industrie en permettant des conditions de fabrication plus efficaces et améliorées.

Santé Canada propose donc de recommander que le *Règlement sur les aliments et drogues* soit modifié afin de permettre l'utilisation de cette enzyme phospholipase A₂ obtenue à partir de l'*Aspergillus niger* (PLA-54) dans la production de pain, de farine, de farine de blé entier, de produits de boulangerie non normalisés, dans l'œuf entier non normalisé, le jaune d'œuf non normalisé et la lécithine modifiée, à des limites conformes aux bonnes pratiques industrielles.

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, une autorisation de mise en marché provisoire est délivrée autorisant l'utilisation immédiate de l'enzyme phospholipase A₂ conformément aux indications ci-dessus pendant que le processus de modifications du Règlement suit son cours. Les aliments normalisés décrits ci-dessus sont exemptés de l'application des articles 6 et 6.1 de la *Loi sur les aliments et drogues*, des alinéas B.01.042a) et c) et B.13.021h), des sous-alinéas B.13.001e)(iii) et B.13.005d)(iii) et de l'article B.16.007 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Les aliments non normalisés mentionnés ci-dessus sont exemptés de l'alinéa B.01.043a) et de l'article B.16.007 du même règlement.

Les modifications proposées au Règlement seraient des mesures habilitantes permettant la vente des aliments mentionnés ci-dessus qui ont été fabriqués en utilisant l'enzyme phospholipase A₂ dérivée de l'*Aspergillus niger* (PLA-54). L'évaluation de l'innocuité appuie les modifications proposées, qui auront par ailleurs peu d'impact sur l'économie et l'environnement. Par conséquent, il est possible que les propositions de modifications au Règlement puissent passer directement à l'étape de l'approbation définitive et être publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Interested persons may make representations, with respect to Health Canada's intention to amend the Regulations, within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the contact person identified below.

Contact

Marie-Claude Tardif, Associate Director, Bureau of Food Regulatory, International and Interagency Affairs, Health Canada, 251 Sir Frederick Banting Driveway, Address Locator 2203B, Ottawa, Ontario K1A 0K9, 613-957-1750 (telephone), 613-941-6625 (fax), sche-ann@hc-sc.gc.ca (email).

September 29, 2009

MEENA BALLANTYNE
*Assistant Deputy Minister
Health Products and Food Branch*

[41-1-o]

Les personnes intéressées peuvent présenter leurs observations, au sujet de la proposition de Santé Canada d'apporter des modifications au Règlement, dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Elles sont priées d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à la personne-ressource identifiée ci-dessous.

Personne-ressource

Marie-Claude Tardif, Directrice associée, Bureau de la réglementation des aliments, des affaires internationales et interagences, Santé Canada, 251, promenade Sir Frederick Banting, Indice de l'adresse 2203B, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, 613-957-1750 (téléphone), 613-941-6625 (télécopieur), sche-ann@hc-sc.gc.ca (courriel).

Le 29 septembre 2009

*La sous-ministre adjointe
Direction générale des produits de santé et des aliments*
MEENA BALLANTYNE

[41-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 24, 2009.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of a registered electoral district association*

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the association "CHP-Newmarket—Aurora" is deregistered, effective October 31, 2009.

September 29, 2009

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[41-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of a registered electoral district association*

On application by the Green Party of Canada, in accordance with subsection 403.2(2) of the *Canada Elections Act*, the "New Brunswick Southwest Federal Green Party Association" is deregistered, effective October 31, 2009.

September 29, 2009

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[41-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarantième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 janvier 2009.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'une association de circonscription enregistrée*

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « CHP-Newmarket—Aurora » est radiée. La radiation prend effet le 31 octobre 2009.

Le 29 septembre 2009

*Le sous-directeur général des élections
Financement politique*
FRANÇOIS BERNIER

[41-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'une association de circonscription enregistrée*

Sur demande du Parti Vert du Canada, conformément au paragraphe 403.2(2) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « New Brunswick Southwest Federal Green Party Association » est radiée. La radiation prend effet le 31 octobre 2009.

Le 29 septembre 2009

*Le sous-directeur général des élections
Financement politique*
FRANÇOIS BERNIER

[41-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2009-005*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

Sarstedt Canada Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: October 22, 2009

Appeal No.: AP-2008-011

Goods in Issue: Serological pipettes and pipette tips

Dates of Entry: January 31 and February 9 and 26, 2001

Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 3926.90.90 as other articles of plastics and articles of other materials of headings 39.01 to 39.14, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 9977.00.00 as articles for use in instruments and appliances used in medical, surgical, dental or veterinary sciences, as claimed by Sarstedt Canada Inc.

Tariff Items at Issue:

Sarstedt Canada Inc.—9977.00.00
President of the Canada Border Services Agency—3926.90.90

October 2, 2009

By order of the Tribunal
HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[41-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**NOTICE***Laminate flooring*

On August 11, 2009, the Canadian International Trade Tribunal issued Notice of Expiry No. LE-2009-001 relating to the aforementioned finding. Persons or governments requesting or opposing the initiation of an expiry review of this finding were requested to file written submissions containing relevant information, opinions and arguments with the Secretary of the Canadian International Trade Tribunal no later than August 31, 2009, and replies by September 15, 2009.

The Canadian International Trade Tribunal received no submissions in support of an expiry review and a continuation of the finding. Consequently, no expiry review will be initiated.

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2009-005*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

Sarstedt Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 22 octobre 2009

Appel n° : AP-2008-011

Marchandises en cause :

Pipettes sérologiques et embouts de pipette

Dates d'entrée : Les 31 janvier et 9 et 26 février 2001

Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 3926.90.90 à titre d'autres ouvrages en matières plastiques et ouvrages en autres matières des numéros 39.01 à 39.14, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 9977.00.00 à titre d'articles devant servir dans les instruments et appareils pour la médecine, la chirurgie, l'art dentaire ou l'art vétérinaire, comme l'a soutenu Sarstedt Canada Inc.

Numéros tarifaires en cause :

Sarstedt Canada Inc. — 9977.00.00
Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 3926.90.90

Le 2 octobre 2009

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[41-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**AVIS***Planchers laminés*

Le 11 août 2009, le Tribunal canadien du commerce extérieur a publié l'avis d'expiration n° LE-2009-001 concernant les conclusions susmentionnées. Les personnes ou les gouvernements qui désiraient un réexamen relatif à l'expiration de ces conclusions, ou qui s'y opposaient, devaient déposer auprès du secrétaire du Tribunal canadien du commerce extérieur leurs exposés écrits faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents au plus tard le 31 août 2009 et leurs exposés en réponse, au plus tard le 15 septembre 2009.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur n'a reçu aucun exposé à l'appui d'un réexamen relatif à l'expiration et d'une prorogation de conclusions. Par conséquent, aucun réexamen relatif à l'expiration ne sera entrepris.

Pursuant to the *Special Import Measures Act*, a finding of injury or threat of injury and the associated special protection in the form of anti-dumping or countervailing duties expire five years from the date of the finding, unless an expiry review has been initiated.

In light of the foregoing, the Canadian International Trade Tribunal hereby gives notice that, pursuant to paragraph 76.03(1)(b) of the *Special Import Measures Act*, the finding made by the Canadian International Trade Tribunal on June 16, 2005, in Inquiry No. NQ-2004-006 will expire on June 15, 2010.

Ottawa, September 30, 2009

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[41-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

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

Secretary General

Aux termes de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, des conclusions de dommage ou de menace de dommage et la protection spéciale qui y est associée, soit par des droits antidumping ou des droits compensateurs, expirent cinq ans suivant la date des conclusions, à moins qu'un réexamen relatif à l'expiration n'ait été entrepris.

Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis par la présente, en vertu de l'alinéa 76.03(1)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, que les conclusions rendues par le Tribunal canadien du commerce extérieur le 16 juin 2005, dans l'enquête n° NQ-2004-006, expireront le 15 juin 2010.

Ottawa, le 30 septembre 2009

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[41-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

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

Secrétaire général

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****DECISIONS**

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

2009-487-1

September 29, 2009

Cogeco Cable Québec Inc. and Cogeco Cable Canada Inc.,
partners in a general partnership carrying on business as
Cogeco Cable Québec General Partnership
Province of Quebec

Cogeco Cable Canada GP Inc. (the general partner) and
Cogeco Cable Canada Inc. (the limited partner), carrying on
business as Cogeco Cable Canada LP
Province of Ontario

Correction — Class 1, 2 and 3 cable broadcasting distribution
undertakings (BDUs) operating in the province of Quebec and
Class 1 and 3 cable BDUs and a video-on-demand undertaking
operating in the province of Ontario — acquisition of assets (Cor-
porate reorganizations).

2009-599

September 29, 2009

ARTV Inc.
Across Canada

Approved — Amendment to the broadcasting licence for ARTV,
by adding program categories to the list of categories previously
authorized.

September 29, 2009

[41-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****NOTICE OF CONSULTATION 2009-598***Notice of applications received*

Various locations

Deadline for submission of interventions and/or comments:
November 3, 2009

The Commission has received the following applications:

1. Rawlco Radio Ltd.
Gravelbourg, Saskatchewan
To amend the broadcasting licence for the radio programming
undertaking CJME Regina.
2. Rawlco Radio Ltd.
Swift Current, Saskatchewan
To amend the broadcasting licence for the radio programming
undertaking CJME Regina.
3. Rawlco Radio Ltd.
Warmley, Saskatchewan
To amend the broadcasting licence for the radio programming
undertaking CJME Regina.

September 29, 2009

[41-1-o]

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

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

2009-487-1

Le 29 septembre 2009

Cogeco Câble Québec inc. et Cogeco Câble Canada inc.,
associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous
le nom de Cogeco Câble Québec s.e.n.c.
Province de Québec

Cogeco Câble Canada G.P. inc. (l'associé commandité) et
Cogeco Câble Canada inc. (l'associé commanditaire), faisant
affaires sous le nom de Cogeco Câble Canada s.e.c.
Province d'Ontario

Correction — Entreprises de distribution de radiodiffusion (EDR)
par câble de classes 1, 2 et 3 exploitées dans la province de
Québec et EDR par câble de classes 1 et 3 ainsi que l'entreprise
de vidéo sur demande exploitée dans la province d'Ontario —
acquisition d'actifs (réorganisations corporatives).

2009-599

Le 29 septembre 2009

ARTV inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Modification de la licence de radiodiffusion de
ARTV, en ajoutant des catégories d'émissions à sa liste de caté-
gories déjà autorisées.

Le 29 septembre 2009

[41-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****AVIS DE CONSULTATION 2009-598***Avis de demandes reçues*

Plusieurs collectivités

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 3 novembre 2009

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Rawlco Radio Ltd.
Gravelbourg (Saskatchewan)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise
de programmation de radio CJME Regina.
2. Rawlco Radio Ltd.
Swift Current (Saskatchewan)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise
de programmation de radio CJME Regina.
3. Rawlco Radio Ltd.
Warmley (Saskatchewan)
En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise
de programmation de radio CJME Regina.

Le 29 septembre 2009

[41-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-610

Notice of application received

Percé, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:
November 6, 2009

The Commission has received the following application:

1. Radio du Golfe inc.
Percé, Quebec

To amend the broadcasting licence for the French-language commercial FM radio programming undertaking CFMV-FM Chandler, Quebec.

October 2, 2009

[41-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-611

Notice of application received

Tahsis, British Columbia

Deadline for submission of interventions and/or comments:
November 6, 2009

The Commission has received the following application:

1. Canadian Broadcasting Corporation
Tahsis, British Columbia

To amend the broadcasting licence for the radio programming undertaking CBCV-FM Victoria, British Columbia.

October 2, 2009

[41-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2009-614

Notice of hearing

December 7, 2009

Gatineau, Quebec

Call for comments following a request by the Governor in Council to prepare a report on the implications and advisability of implementing a compensation regime for the value of local television signals

Deadline for submission of comments: November 2, 2009

The Governor in Council has issued an Order in Council requesting that the Commission hold hearings and provide a report on the implications and advisability of implementing a compensation regime for the value of local television signals. To respond to this request, the Commission is seeking submissions from the public and will hold a public hearing commencing on December 7, 2009, at the Conference Centre, Phase IV, 140 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec. The deadline for submissions is November 2, 2009.

October 2, 2009

[41-1-o]

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

AVIS DE CONSULTATION 2009-610

Avis de demande reçue

Percé (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 6 novembre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Radio du Golfe inc.
Percé (Québec)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue française CFMV-FM Chandler (Québec).

Le 2 octobre 2009

[41-1-o]

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

AVIS DE CONSULTATION 2009-611

Avis de demande reçue

Tahsis (Colombie-Britannique)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 6 novembre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Société Radio-Canada
Tahsis (Colombie-Britannique)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio CBCV-FM Victoria (Colombie-Britannique).

Le 2 octobre 2009

[41-1-o]

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

AVIS DE CONSULTATION 2009-614

Avis d'audience

Le 7 décembre 2009

Gatineau (Québec)

Appel aux observations sur une demande de la gouverneure en conseil en vue de faire rapport sur les conséquences et la pertinence d'adopter un système de compensation pour la valeur des signaux de télévision locaux

Date limite pour le dépôt des observations : le 2 novembre 2009

La gouverneure en conseil a émis un décret demandant au Conseil de tenir des audiences et de produire un rapport sur les conséquences et la pertinence de la mise en œuvre d'un système de compensation pour la valeur des signaux de télévision locaux. Pour faire suite à cette demande, le Conseil sollicite les observations du public et tiendra une audience publique à compter du 7 décembre 2009 au Centre de conférences, Phase IV, 140, promenade du Portage, Gatineau (Québec). La date limite de dépôt des observations est fixée au 2 novembre 2009.

Le 2 octobre 2009

[41-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN ASSOCIATION OF TRANSPLANTATION****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that Canadian Association of Transplantation intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

September 18, 2009

RAYLENE MATLOCK
Treasurer

[41-1-o]

CANADIAN DERMATOLOGY FOUNDATION**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that the Canadian Dermatology Foundation has changed the location of its head office to 211 Lady Macdonald Drive, in the city of Canmore, province of Alberta.

October 3, 2009

GILLES J. LAUZON, M.D., Ph.D.
Secretary

[41-1-o]

CE LIGHTING OF NORTH AMERICA INC.**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that CE Lighting of North America Inc. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

October 10, 2009

DAO JIE LIN
President

[41-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS**PLANS DEPOSITED**

The Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and at the Town of Bauline Municipal Office, Newfoundland and Labrador, in the federal electoral district of Avalon, under deposit No. BWA 8200-08-1279, a description of the site and plans for the proposed construction of a finger pier wharf and timber wall structure measuring approximately 24.4 m long by 6.1 m wide and a 40-m rubble-mound breakwater, to be located in the waters of the community of Bauline, Newfoundland and Labrador, at coordinates 47°43'20" N and 52°50'05" W.

AVIS DIVERS**L'ASSOCIATION CANADIENNE DE LA TRANSPLANTATION****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que L'Association canadienne de la transplantation demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 18 septembre 2009

Le trésorier
RAYLENE MATLOCK

[41-1-o]

FONDATION CANADIENNE DE DERMATOLOGIE**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que la Fondation Canadienne de Dermatologie a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé au 211, promenade Lady Macdonald, à Canmore, province d'Alberta.

Le 3 octobre 2009

Le secrétaire
GILLES J. LAUZON, M.D., Ph.D.

[41-1-o]

CE LIGHTING OF NORTH AMERICA INC.**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que CE Lighting of North America Inc. demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 10 octobre 2009

Le président
DAO JIE LIN

[41-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS**DÉPÔT DE PLANS**

La Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et à l'hôtel de ville de la localité de Bauline (Terre-Neuve-et-Labrador), dans la circonscription électorale fédérale d'Avalon, sous le numéro de dépôt BWA 8200-08-1279, une description de l'emplacement et les plans des travaux proposés pour la construction d'un quai perpendiculaire sur pilotis et d'un mur en bois mesurant environ 24,4 m de longueur sur 6,1 m de largeur, et d'un brise-lames en enrochement de 40 m, dans le port de la localité de Bauline, à Terre-Neuve-et-Labrador, aux coordonnées 47°43'20" N. et 52°50'05" O.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Corner Brook, September 29, 2009

WILLIAM GOULDING
Regional Director

[41-1-o]

FIDELITY INVESTMENTS INSURANCE COMPANY OF CANADA

CERTIFICATE OF CONTINUANCE

Notice is hereby given pursuant to paragraph 39(3)(a) of the *Insurance Companies Act* (Canada) that Fidelity Investments Insurance Company of Canada intends to apply on or after November 1, 2009, for a certificate of continuance as a corporation under the *Canada Business Corporations Act*.

October 3, 2009

FIDELITY INVESTMENTS INSURANCE COMPANY
OF CANADA

[40-4-o]

JAMES A'HEARN

PLANS DEPOSITED

James A'Hearn hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, James A'Hearn has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Queens County, at the Jones Building, 11 Kent Street, Charlottetown, Prince Edward Island, under deposit No. 34438, a description of the site and plans of the existing marine aquaculture site BOT-7300-L in Percival River, Prince County, Prince Edward Island.

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

Charlottetown, September 25, 2009

JAMES A'HEARN

[41-1-o]

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1300, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Corner Brook, le 29 septembre 2009

Le directeur régional
WILLIAM GOULDING

[41-1-o]

FIDELITY INVESTMENTS, COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA

CERTIFICAT DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné aux termes de l'alinéa 39(3)a) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) que Fidelity Investments, compagnie d'assurance du Canada a l'intention de faire la demande d'un certificat de prorogation à titre de société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le ou après le 1^{er} novembre 2009.

Le 3 octobre 2009

FIDELITY INVESTMENTS, COMPAGNIE
D'ASSURANCE DU CANADA

[40-4-o]

JAMES A'HEARN

DÉPÔT DE PLANS

James A'Hearn donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. James A'Hearn a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Queens, situé à l'édifice Jones Building, 11, rue Kent, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 34438, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole marin actuel BOT-7300-L dans la rivière Percival, comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard.

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

Charlottetown, le 25 septembre 2009

JAMES A'HEARN

[41-1]

JOHN ENMAN AND HARRIET ENMAN**PLANS DEPOSITED**

John Enman and Harriet Enman hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, John Enman and Harriet Enman have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Queens County, at the Jones Building, 11 Kent Street, Charlottetown, Prince Edward Island, under deposit Nos. 34436 and 34437, a description of the site and plans of the existing marine aquaculture sites BOT-7341-L in Egmont Bay and BOT-2132-L in the Enmore River, Prince County, Prince Edward Island.

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

Charlottetown, September 25, 2009

JOHN ENMAN

[41-1-o]

STONEBRIDGE LIFE INSURANCE COMPANY**RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of Canada's *Insurance Companies Act* (the "Act"), notice is hereby given that Stonebridge Life Insurance Company ("Stonebridge") intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) on or after November 23, 2009, for the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder in Canada of Stonebridge opposing that release must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 23, 2009.

Markham, October 10, 2009

STONEBRIDGE LIFE INSURANCE COMPANY

[41-4-o]

JOHN ENMAN ET HARRIET ENMAN**DÉPÔT DE PLANS**

John Enman et Harriet Enman donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. John Enman et Harriet Enman ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Queens, situé à l'édifice Jones Building, 11, rue Kent, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), sous les numéros de dépôt 34436 et 34437, une description de l'emplacement et les plans des sites aquacoles marins actuels BOT-7341-L dans la baie Egmont et BOT-2132-L dans la rivière Enmore, comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard.

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

Charlottetown, le 25 septembre 2009

JOHN ENMAN

[41-1]

STONEBRIDGE COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE**LIBÉRATION D'ACTIF**

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « Loi »], Stonebridge compagnie d'assurance-vie [« Stonebridge »] a l'intention de soumettre une demande au surintendant des institutions financières (Canada) le 23 novembre 2009 ou après cette date en vue de la libération de ses actifs au Canada conformément à la Loi.

Tout titulaire de police de Stonebridge au Canada qui s'oppose à cette libération d'actifs doit déposer un avis d'opposition au plus tard le 23 novembre 2009 auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Markham, le 10 octobre 2009

STONEBRIDGE COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE

[41-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Citizenship and Immigration, Dept. of		Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la	
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Temporary Foreign Workers).....	3051	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (travailleurs étrangers temporaires)	3051
Industry, Dept. of, and Dept. of Justice		Industrie, min. de l', et min. de la Justice	
Order Designating Alberta for the Purposes of the Criminal Interest Rate Provisions of the Criminal Code	3066	Décret de désignation de l'Alberta relativement aux dispositions sur le taux d'intérêt criminel du Code criminel	3066
Pacific Pilotage Authority		Administration de pilotage du Pacifique	
Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations	3074	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	3074
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Fire and Boat Drills Regulations	3081	Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation	3081
Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations	3103	Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles).....	3103
Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations.....	3162	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	3162

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Temporary Foreign Workers)

Statutory authority

Immigration and Refugee Protection Act

Sponsoring department

Department of Citizenship and Immigration

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Canada's Temporary Foreign Worker Program (TFWP) provides an important source of labour supply to Canadian employers demonstrating skills and labour shortages. Unprecedented demand and unique economic conditions have caused new challenges for the TFWP over the last five years, including a rising concern for the fair treatment of temporary foreign workers.

Description: Sections of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) dealing with the entry of Temporary Foreign Workers (TFWs) would be amended to clarify the process for and establish factors to be considered in assessing the genuineness of all offers of employment. Another key change to the Regulations would allow for the restriction of an employer's eligibility to access the TFWP for two years where the employer, at the time of application or request, has been found to have provided significantly different wages, working conditions or the occupation offered. A list of ineligible employers would be made available on Citizenship and Immigration Canada's (CIC) external Web site. Amendments would also establish a maximum cumulative duration of four years of work, followed by a period of at least six years not working in Canada, with exemptions under certain circumstances; and require that Human Resources and Skills Development Canada's (HRSDC) Labour Market Opinion (LMO) indicate a time period during which it is in effect.

Cost-benefit statement: It is estimated that the combined cost of the TFWP to stakeholders would be \$9.65M per year, which includes costs to the Government of Canada (\$5.95M per year), provincial governments (\$240,000 per year), and employers (\$3.46M per year). The \$9.65M annual cost is spread over approximately 60 000 affected employees, which equates to an annual estimated cost of \$160 per TFW. Benefits were estimated to average \$12M per year, resulting in overall net benefits of \$2.35M per year, for a total net present value of \$15.2M over a 10-year period. Other benefits that could not be quantified are expected to accrue to the Canadian economy,

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (travailleurs étrangers temporaires)

Fondement législatif

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés

Ministère responsable

Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) du Canada est une importante source de travailleurs pour les employeurs canadiens qui connaissent des pénuries de compétences et de main-d'œuvre. Une demande sans précédent et des conditions économiques particulières ont soulevé de nouvelles difficultés pour le PTET au cours des cinq dernières années, notamment une inquiétude croissante pour le traitement équitable de ces travailleurs.

Description : Des articles du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) concernant l'entrée des travailleurs étrangers temporaires (TET) seraient modifiés afin de clarifier la procédure prévue pour évaluer l'authenticité des offres d'emploi, et d'indiquer les facteurs à considérer pour ce faire. Une autre modification importante permettrait de rendre l'employeur non admissible au PTET pendant deux ans sur constatation, lors de la présentation de la demande, que celui-ci a dans le passé procuré une rémunération, des conditions de travail ou un emploi très différents de ceux qu'il avait offerts. Une liste d'employeurs non admissibles serait affichée sur le site Web de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC). Des modifications limiteraient par ailleurs la période de validité du permis de travail à un maximum cumulatif de quatre ans, suivie d'une période où l'intéressé devrait s'abstenir de travailler au pays pendant au moins six ans, sauf dans certains cas. Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDC) serait également tenu de préciser, dans ses avis sur le marché du travail (AMT), la période pendant laquelle ceux-ci sont valides.

Énoncé des coûts et avantages : D'après les estimations, le PTET coûterait en tout 9,65 M\$ par année aux intervenants. Cette somme englobe le coût annuel occasionné au gouvernement fédéral (5,95 M\$), aux gouvernements provinciaux (240 000 \$) et aux employeurs (3,46 M\$). Le coût annuel de 9,65 M\$ se répartit entre environ 60 000 employés touchés, soit un coût estimatif annuel de 160 \$ par TET. D'après les estimations, les avantages représenteraient en moyenne 12 M\$ par année, soit des avantages nets globaux de 2,35 M\$ par année et une valeur actualisée nette totalisant 15,2 M\$ sur 10 ans. D'autres retombées non quantifiables devraient être

governments, employers, temporary foreign workers, unions, non-governmental organizations, recruiters (labour market brokers), and immigration lawyers/consultants.

Business and consumer impacts: Based on comparative country analysis conducted in the cost-benefit analysis (CBA), the proposed changes would likely result in increased competitiveness for businesses, enhanced working conditions for all workers, a more efficient labour market, and a more positive international reputation for Canada. As well, genuine Canadian employers would benefit by having continued access to a reliable flow of TFWs into critical job openings.

Domestic and international coordination and cooperation: These regulatory changes are consistent with and supportive of work being done with a number of provinces and territories to better protect the interests of TFWs in Canada. They are also expected to give greater assurance to foreign governments whose citizens work temporarily in Canada in large numbers.

Consultations: Stakeholder engagement sessions were held in a phased approach over 2007–08, with participants including employers, employer associations, unions, community organizations, and TFWs themselves. The majority of consultation participants have been supportive of proposed amendments; however, some employers have voiced concerns that requiring employers to submit documentation pertaining to past compliance under the TFWP may prove burdensome.

profitables pour l'économie canadienne, les gouvernements, les employeurs, les travailleurs étrangers temporaires, les syndicats, les organisations non gouvernementales, les recruteurs (les courtiers en matière d'emploi), ainsi que les avocats et consultants en matière d'immigration.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : D'après une étude comparative des pays effectuée dans le cadre de l'analyse des coûts et avantages (ACA), les modifications proposées contribueraient probablement à rehausser la réputation du Canada à l'étranger et à améliorer la compétitivité des entreprises, les conditions de travail des travailleurs ainsi que l'efficacité du marché du travail. Les employeurs canadiens authentiques pourraient par ailleurs toujours compter sur la venue de TET pour occuper des débouchés importants.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Ces modifications vont dans le sens des efforts accomplis de concert avec des provinces et territoires pour mieux protéger les intérêts des TET au Canada. Elles devraient également rassurer les gouvernements étrangers comptant de nombreux ressortissants qui travaillent au Canada de façon temporaire.

Consultations : Les intervenants (employeurs, associations d'employeurs, syndicats, groupes communautaires, TET, etc.) ont été consultés par étapes en 2007-2008. La plupart se sont dits favorables aux propositions. Certains employeurs ont toutefois indiqué craindre le fardeau que pourrait leur imposer l'obligation de produire des documents pour prouver qu'ils ont respecté le PTET dans le passé.

Issue

Temporary Foreign Workers have been an important source of labour supply in the Canadian labour market, particularly over the last five years, with a marked increase notably in Western regions and in lower-skilled occupations. Since 1999, the total number of TFWs entering Canada has nearly doubled, increasing from 107 217 in 1999 to 193 061 in 2008, with over 40 % destined to Alberta and British Columbia in 2008.

With this significant increase in TFWs, the Government of Canada has become increasingly aware of instances where employers, or third-party agents working on their behalf, are failing to abide by commitments made to workers. Currently, no provisions exist in the Regulations to hold employers accountable for their actions regarding TFWs. Breaches that could occur include employers paying TFWs less than promised, inadequate accommodations for some TFWs, and third-party agents charging fees to workers, rather than employers, in contravention of provincial/territorial legislation.

In addition, the dynamic nature of the labour market has meant that LMOs issued with no expiration date may have little relevance when used at a future point in time — when economic conditions may be significantly different.

While Canada may now be showing signs of economic recovery, given the employer demand-driven nature of the TFWP, the number of TFWs working in some sectors is falling in response to changing labour market conditions. Nonetheless, ongoing skills shortages persist in specific regions and sectors, most often in highly skilled occupations and industries. As a result, demand for TFWs is expected to continue in specific sectors and regions (e.g. British Columbia and Alberta; tourism and hospitality, and health), despite a higher national unemployment rate.

Question

Les TET ont été une importante source de main-d'œuvre pour le marché du travail canadien, surtout au cours des cinq dernières années; les régions de l'Ouest et les professions peu spécialisées ont affiché une augmentation particulièrement forte. Depuis 1999, le nombre total de TET entrés au Canada a presque doublé, passant de 107 217 en 1999 à 193 061 en 2008; plus de 40 % d'entre eux ayant pour destination l'Alberta et la Colombie-Britannique en 2008.

Compte tenu de cette importante augmentation, le gouvernement fédéral est de plus en plus conscient de cas où des employeurs, ou des tiers agissant en leur nom, manquent aux engagements qu'ils ont pris envers les travailleurs dans le cadre du PTET. À l'heure actuelle, le RIPR ne permet pas de tenir les employeurs responsables de leur comportement à l'égard des TET. Voici certaines des transgressions possibles : versement aux TET d'une rémunération inférieure à celle promise, hébergement insatisfaisant dans certains cas, facturation de frais par les tiers aux travailleurs plutôt qu'aux employeurs, en contravention de la loi provinciale ou territoriale.

De plus, en raison de la nature dynamique du marché du travail, les AMT non assortis d'une date d'expiration pourraient s'avérer peu pertinents s'ils sont utilisés à une date ultérieure, lorsque la situation économique est susceptible d'avoir profondément changé.

Le Canada montre peut-être actuellement des signes de reprise économique. Toutefois, comme le PTET est de par sa nature subordonné à la demande, le nombre de TET travaillant dans certains secteurs est en voie de chuter en raison de l'évolution de la situation du marché du travail. Cela dit, des régions et des secteurs particuliers, le plus souvent des professions et des industries très spécialisées, continuent de présenter des pénuries de compétences persistantes. Il s'ensuit que les TET devraient demeurer en demande dans des régions et des secteurs bien déterminés (par

In light of the unprecedented growth in TFWs, coupled with rising concerns for the fair treatment of TFWs, the Government of Canada is proposing regulatory changes under the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR).

Objectives

The objectives of these regulatory changes are to

- Minimize the potential for TFW exploitation by employers and third-party agents, thereby better protecting TFWs who work in Canada;
- Implement stricter employer monitoring mechanisms, including a denial-of-service provision, thereby encouraging greater adherence by employers to the terms of their offers of employment with respect to wages, working conditions, and occupations; and
- Underline that employment facilitated through the TFWP is meant to be temporary in nature.

Description

The Regulations would

- Establish a set of factors to guide the assessment of the genuineness of an employer's offer of employment to a TFW, in both LMO and LMO-exempt cases. One of the factors would be past compliance of the employer, and of any recruiter acting on the employer's behalf, with federal and provincial laws that regulate employment, or the recruitment of employees. Currently, the Regulations do not set out any factors on which the genuineness assessment is to be made. Prescribing in the IRPR the factors on which to base the assessment of an employer's offer is intended to lead to a more systematic and rigorous approach to the assessment;
- In the case of a request for a live-in caregiver, establish certain employer-related requirements, including the need for the live-in caregiver, the provision of adequate accommodation, and the ability to pay the wages offered;
- Make an employer ineligible to access the TFWP for a period of two years where the employer has been found to have provided significantly different wages, working conditions or an occupation than what was offered during the previous employment of a TFW. The assessment would be undertaken at the time of a new LMO request or work permit application, and would consider any employment of TFWs in the two years preceding the application or request;
- Provide for the publication of a list with the names, addresses and period of ineligibility of employers who are not eligible to access the TFWP for the reasons noted above on CIC's external Web site, in order to inform foreign nationals as to which employers are not eligible to hire TFWs;
- Establish a limit of a cumulative duration of four years of work for TFWs, followed by a period of at least six years in which they would not be authorized to work in Canada. The Regulations would provide for exemptions for certain workers, including those who intend to perform work pursuant to international agreements. This provision would signal clearly to both workers and employers that the purpose of the TFWP is to address temporary labour shortages, as well as encourage the use of appropriate programs and pathways to permanent residency in order to respond to the long-term labour needs of employers; and

exemple la Colombie-Britannique et l'Alberta; le tourisme et l'accueil, et la santé), et ce, malgré un taux de chômage national plus élevé.

Compte tenu de la hausse sans précédent du nombre de TET, et des inquiétudes de plus en plus vives que suscite leur traitement équitable, le gouvernement fédéral propose de modifier le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR).

Objectifs

Ces modifications réglementaires visent à :

- réduire le plus possible le risque que les TET soient exploités par des employeurs et des tiers, et à mieux protéger ainsi les TET qui travaillent au Canada;
- mettre en œuvre des mesures de surveillance plus rigoureuses des employeurs, y compris une disposition prévoyant le refus de fournir des services, ce qui encouragerait les employeurs à mieux respecter les conditions de leurs offres d'emploi en ce qui touche la rémunération, les conditions de travail et l'emploi;
- souligner que l'emploi des travailleurs dont le recrutement est facilité par le PTET doit être de nature temporaire.

Description

Effet des dispositions réglementaires :

- établir un ensemble de facteurs à considérer pour évaluer l'authenticité de l'offre d'emploi faite au TET par l'employeur — que l'offre d'emploi soit ou non dispensée d'un AMT. L'un des facteurs consisterait à déterminer si l'employeur, et tout recruteur ayant agi en son nom, a respecté dans le passé les lois provinciales et fédérales régissant l'emploi ou le recrutement d'employés. À l'heure actuelle, le Règlement ne précise aucun facteur devant servir de base à cette évaluation. L'indication dans le RIPR des facteurs à considérer pour évaluer l'authenticité de l'offre d'emploi vise à assurer l'exécution d'une évaluation plus systématique et rigoureuse;
- dans le cas d'une demande d'aide familial, établir certaines exigences liées à l'employeur, y compris le besoin d'un aide familial, l'obligation de fournir un hébergement satisfaisant, et la capacité de verser la rémunération offerte;
- rendre non admissible au PTET pendant deux ans tout employeur qui, lors du recrutement antérieur d'un TET, a procuré une rémunération, des conditions de travail ou un poste très différents de ceux qu'il avait offerts. L'évaluation serait effectuée lors de la présentation d'une nouvelle demande d'AMT ou de permis de travail, et tiendrait compte de tous les cas où un TET aurait été recruté pendant les deux années ayant précédé la demande;
- prévoir la publication, sur le site Web de CIC, d'une liste contenant le nom, l'adresse et la période de non-admissibilité des employeurs non admissibles au PTET pour les raisons indiquées ci-dessus, de sorte que les étrangers puissent savoir quels employeurs ne sont pas autorisés à recruter des TET;
- limiter à quatre ans la période cumulative pendant laquelle les TET peuvent travailler, suivie d'une période d'au moins six ans durant laquelle ces personnes ne seraient pas autorisées à travailler au Canada. Seraient soustraits à cette mesure certains travailleurs, y compris ceux ayant l'intention d'exécuter un travail visé par des accords internationaux. Cette disposition indiquerait clairement aux travailleurs et aux employeurs que le PTET vise à combler les pénuries de main-d'œuvre temporaire. Elle encouragerait d'autre part les intéressés à obtenir la résidence permanente en recourant

- Introduce a requirement that HRSDC's opinion indicate a period of time during which it is in effect. If a TFW does not apply for a work permit within that time period, the employer must request a new opinion from HRSDC.

These regulatory amendments would be applied prospectively; that is, they would apply only to those requests received by HRSDC and to applications received by CIC on or after the date on which the regulatory amendments come into force.

Regulatory and non-regulatory options considered

Over the past five years, a series of non-regulatory measures for improving employer compliance have focused on administrative improvements and facilitative measures (e.g. online LMO requests, creation of TFW Units) aimed at providing better service to employers and TFWs in the form of streamlined applications, and at improving service standards in regions with the highest demand. More information has been produced and additional outreach provided to the TFW employer community to heighten its awareness of its rights and obligations. This outreach continues through both printed and Internet materials and via presentations to employer groups. Similarly, information and outreach activities have been targeted at TFWs in order to provide increased awareness of worker rights and obligations. These measures are seen as an essential complement to the proposed regulatory provisions, rather than as an alternative to them.

Regulatory changes are required to support and strengthen existing measures to improve employer compliance and increase protections for TFWs, in particular through the introduction of new factors to guide the assessment of genuineness of the job offer. In addition, amendments are required in order to establish a two-year ineligibility period during which employers who have been found to have significant difference in offers made in the past to TFWs with respect to wages, working conditions and occupation would be unable to access the program.

The Government of Canada is supportive of provincial/territorial initiatives aimed at strengthening protections for TFWs within their own jurisdictions, and believes these proposed regulatory amendments would strengthen and complement existing measures. The amendments would be supported by new federal-provincial/territorial agreements, including new information-sharing agreements, to be negotiated as we move forward.

Benefits and costs

The Cost Benefit Analysis (CBA) indicates that the regulatory amendments would likely produce a deterrent effect on program abuses, resulting in both quantitative and qualitative benefits and overall enhanced program integrity. The CBA findings also indicate that if the Canadian experience achieved the same or similar level of cost effectiveness as the Australian foreign worker program reform experience to date, it is likely that the cost of administering a monitoring and compliance regime in Canada would become cost neutral over time. As such, the CBA findings fully support the overall focus of the proposed regulatory changes.

aux programmes et procédures appropriés, afin de répondre aux besoins à long terme des employeurs en matière de main-d'œuvre;

- exiger que l'avis de RHDCC en précise la période de validité. Si le TET ne demande pas un permis de travail au cours de cette période, l'avis cesse d'être valide et l'employeur doit en demander un nouveau auprès de RHDCC.

Ces modifications s'appliqueraient dans l'avenir : elles viseraient uniquement les demandes reçues par RHDCC et CIC à la date où ces modifications réglementaires entreraient en vigueur ou après.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Au cours des cinq dernières années, diverses mesures non réglementaires ont été prises pour amener les employeurs à mieux respecter les règles. Ces mesures ont consisté en des améliorations de nature administrative et des mesures de facilitation (par exemple la présentation de demandes d'AMT en ligne et la création d'unités de TET), afin d'offrir des services de meilleure qualité aux employeurs et aux TET. C'est ainsi que les formulaires de demande ont été simplifiés et que les normes de service ont été améliorées dans les régions où la demande est la plus forte. De l'information supplémentaire a été produite et d'autres activités de sensibilisation ont été organisées à l'intention des employeurs de TET, afin de mieux les renseigner sur leurs droits et obligations. Cet effort de sensibilisation se poursuit par la diffusion de documents sur support papier et sur Internet ainsi que par la présentation d'exposés à des groupes d'employeurs. De même, des activités d'information et de sensibilisation ont ciblé les TET afin de mieux les renseigner sur les droits et obligations des travailleurs. Ces mesures sont considérées comme un complément essentiel aux dispositions réglementaires proposées plutôt que comme une solution de rechange.

Il faut modifier le Règlement pour appuyer et renforcer les mesures actuellement prévues afin d'amener les employeurs à mieux respecter les règles et de mieux protéger les TET, notamment par l'adoption de nouveaux facteurs à considérer pour évaluer l'authenticité de l'offre d'emploi. Des modifications sont en outre nécessaires pour rendre non admissibles au programme, pendant une période de deux ans, les employeurs qui auront procuré aux TET une rémunération, des conditions de travail ou un emploi très différents de ceux qu'ils avaient offerts.

Le gouvernement fédéral est favorable aux initiatives que met en œuvre les provinces et territoires pour mieux protéger les TET sur leur territoire. Il estime que ces projets de modifications réglementaires renforceraient et complèteraient les mesures existantes. Pour aider à mettre en œuvre ces modifications, le gouvernement fédéral conclurait avec les provinces et territoires de nouveaux accords, y compris de nouvelles ententes sur l'échange d'information, qui seraient négociés au fil du temps.

Avantages et coûts

D'après l'analyse coût-avantage (ACA), les modifications réglementaires dissuaderaient probablement les personnes tentées de recourir abusivement au programme, d'où des avantages quantitatifs et qualitatifs et une amélioration globale de l'intégrité du programme. L'ACA révèle également que si le programme canadien obtenait un degré d'efficacité par rapport au coût identique ou semblable à celui qu'a obtenu l'Australie à la suite de la réforme de son programme des travailleurs étrangers, il est probable que l'administration d'un régime de surveillance et de vérification de la conformité au Canada finirait par ne rien coûter au bout d'un certain temps. C'est donc dire que l'ACA soutient entièrement l'objectif global des modifications réglementaires proposées.

Table 1 below presents estimated costs and benefits of the TFW program regulatory amendments over a 10-year time horizon, drawn from elements of the CBA.

Table 1: Summary cost-benefit statement

Cost-Benefit Statement		Base Year (2010)	...	Final Year (2019)	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified Impacts (\$ millions 2009)						
Benefits	Temporary Foreign Workers	\$10.7	...	\$13.19	\$79.39	\$12.00
Costs	Federal government	\$5.63	...	\$6.24	\$39.67	\$5.95
	Provincial/Territorial governments	\$0.24	...	\$0.24	\$1.61	\$0.24
	Employers	\$3.08	...	\$3.81	\$22.91	\$3.46
	Total	\$8.95	...	\$10.28	\$64.19	\$9.65
Net Benefits		\$1.7		\$2.91	\$15.20	\$2.35
B. Quantified Impacts in Non-\$ — e.g. Risk Assessment						
Positive impacts	Temporary Foreign Workers Better Protected	609	...	754	6 857	686
C. Qualitative Impacts						
Canadian economy		• Increased competitiveness, enhanced working conditions for all workers, a more efficient labour market, and a positive international image.				
Canadian governments		• Increased authorities to effectively monitor employer non-compliance and administer a denial of service. • Over time, lower enforcement costs would result (re. labour code violations). • Increased confidence in compliance data obtained, allowing decision-makers to be better informed.				
Canadian employers		• Improved HR planning practices and access to TFW. • Canadian employers would benefit by having continued access to TFW as a labour source (a more secure mid/long term supply of workers in key sectors).				
Temporary foreign workers		• A safer work environment, protection of workers, benefits of better treatment, and a genuine job when they arrive in Canada.				
Unions		• Employers would better respect collective bargaining provisions, and avoid bringing in TFWs to circumvent labour disputes. • Fewer TFW complaints would free up union resources for other priorities.				
Non-governmental organizations		• Ultimately fewer TFWs would request support from NGOs, allowing them to focus on other priorities.				
Recruiters (labour market brokers)		• More businesses/employers could start to use their services to navigate what could increasingly be seen as a process with more concrete risks and more demanding reporting requirements.				

Le tableau 1 ci-dessous présente les coûts et avantages estimatifs, sur une période de 10 ans, des modifications réglementaires relatives au PTET (éléments tirés de l'ACA).

Tableau 1 : Résumé de l'analyse coût-avantage

Énoncé des coûts-avantages		Année de base (2010)	...	Dernière année (2019)	Total (VA)	Moyenne annuelle
A. Incidences chiffrées (en millions de dollars de 2009)						
Avantages	Travailleurs étrangers temporaires	10,7	...	13,19	79,39	12,00
Coûts	Gouvernement fédéral	5,63	...	6,24	39,67	5,95
	Gouvernements provinciaux / territoriaux	0,24	...	0,24	1,61	0,24
	Employeurs	3,08	...	3,81	22,91	3,46
	Total	8,95	...	10,28	64,19	9,65
Avantages nets		1,7		2,91	15,20	2,35
B. Incidences chiffrées, non en dollars — par exemple évaluation des risques						
Incidences positives	Les travailleurs étrangers temporaires sont mieux protégés	609	...	754	6 857	686
C. Incidences qualitatives						
Économie canadienne		• Amélioration de la compétitivité; amélioration des conditions de travail pour tous les travailleurs; meilleure efficacité du marché du travail; projection d'une image favorable à l'étranger.				
Gouvernements canadiens		• Pouvoir accru de surveiller efficacement le non-respect des règles par l'employeur et de refuser de fournir un service. • Au fil des ans, les coûts d'exécution de la loi diminueraient (infractions au code du travail). • Les données obtenues au sujet du respect des règles inspireraient davantage confiance, ce qui permettrait aux décideurs d'être mieux informés.				
Employeurs canadiens		• Amélioration des méthodes de planification des RH et de l'accès aux TET. • Les employeurs canadiens bénéficieraient de l'accès continu à la source de main-d'œuvre que sont les TET (source plus sûre de travailleurs à moyen et à long terme pour des secteurs clés).				
Travailleurs étrangers temporaires		• Milieu de travail plus sûr, protection des travailleurs, meilleur traitement, et emploi authentique lors de l'arrivée au Canada.				
Syndicats		• Les employeurs respecteraient mieux les dispositions relatives à la négociation collective, et ne pourraient pas faire venir des TET pour se dérober aux conflits de travail. • Du fait de la baisse du nombre de plaintes déposées par les TET, les syndicats auraient plus de ressources à consacrer à d'autres priorités.				
Organisations non gouvernementales		• Les TET seraient à terme moins nombreux à solliciter l'aide des ONG, ce qui permettrait à ces dernières de se concentrer sur d'autres priorités.				
Recruteurs (courtiers en matière d'emploi)		• Un plus grand nombre d'entreprises ou d'employeurs pourraient commencer à recourir à leurs services pour gérer un processus qu'ils seraient de plus en plus susceptibles de considérer comme présentant des risques plus concrets et des obligations de rapport plus importantes.				

Table 1 — Continued

Immigration lawyers/consultants	• More businesses/employers could start to use the services of immigration lawyers and consultants to deal with matters of non-compliance and to mitigate risks.
---------------------------------	--

Quantitative impacts

Section A of Table 1 presents the quantified costs and benefits that have been estimated for the TFW program over a 10-year time horizon. It is estimated that the combined cost of the TFW program to stakeholders would be \$9.65M per year, which includes costs to the Government of Canada (\$5.95M per year) provincial governments (\$240,000 per year), and employers (\$3.46M per year). The \$9.65M annual cost is spread over approximately 60 000 affected persons, which equates to an annual estimated cost of \$160 per TFW.

The bulk of the Government costs relate to program salary dollars (which includes the amount of time an employee would spend on assessing employer genuineness). Employer costs would come in the form of lost revenue they could incur if the TFW compliance and monitoring program reduced access to the TFW pool for non-compliant employers.

Other potential costs, to lawyers, recruiters, and immigration consultants, were deemed to be minimal and are therefore not included in the cost estimation analysis.

It is important to note that the range of potential benefits that could accrue from the TFW program cannot be easily assigned a monetary value. Benefits such as “Canada’s reputation as a destination for TFWs” and the value of a “TFW employee being treated fairly” are exceedingly difficult to quantify and monetize. However, an argument can be made that the benefits of the TFW program can be valued based on the wages paid to TFWs at risk of working for non-compliant employers. The value of the benefits to workers avoiding inadequate working conditions where they are being treated unfairly would be greater than or equal to their unearned wages.

These benefits were valued based on the assumption that 1 % of the total number of TFWs (approximately 60 000 in 2009), believed to be at greatest risk to potential employer and third-party mistreatment, could be affected by non-compliant employers. This is drawn from the November 2007 study, *Temporary Foreign Workers - Alberta’s disposable workforce*, conducted by the Alberta Federation of Labour. The study found 123 cases affecting TFWs over a 6-month period. Scaled to 246 per year, this represents 1.1 % of Alberta’s 22 392 TFWs in 2007.

The value of TFW wages was estimated using an average minimum wage in Canada of \$8.75, multiplied by 40 hours/week for 50 weeks. The total number of TFWs affected in the first year was estimated to be 609. The number of TFWs was estimated to grow over the 10-year period of the analysis by the rate of growth in GDP. It was also assumed that TFW wages would increase at the rate of inflation.

Based on this calculation, the benefits to TFWs were estimated to average \$12M per year over the 10-year period. Overall net

Tableau 1 (suite)

Avocats / consultants en matière d’immigration	• Un plus grand nombre d’entreprises et d’employeurs pourraient faire appel aux avocats et consultants en matière d’immigration pour faire face aux questions de non-conformité et atténuer les risques.
--	--

Incidences chiffrées

La section A du tableau 1 présente les coûts et avantages chiffrés qui ont été calculés pour le PTET sur une période de dix ans. D’après les estimations, le PTET coûterait en tout aux intervenants 9,65 M\$ par année. Cette somme comprend le coût que devraient assumer chaque année le gouvernement fédéral (5,95 M\$), les gouvernements provinciaux (240 000 \$), et les employeurs (3,46 M\$). Le coût annuel de 9,65 M\$ se répartit entre environ 60 000 personnes touchées, soit un coût estimatif annuel de 160 \$ par TET.

L’essentiel des coûts occasionnés au gouvernement concernent les crédits salariaux liés au programme (notamment le temps nécessaire à l’employé pour évaluer l’authenticité de l’employeur). Dans le cas des employeurs, les coûts correspondraient à la perte de revenus qu’ils pourraient subir si le programme de surveillance et de vérification de la conformité avait pour effet de réduire le nombre de TET auxquels les employeurs fautifs pourraient avoir accès.

Comme les autres coûts que ces mesures pourraient entraîner pour les avocats, les recruteurs et les consultants en immigration ont été jugés minimes, ils ne sont pas entrés en ligne de compte dans l’analyse effectuée aux fins de l’estimation du coût.

Il importe de souligner la difficulté d’attribuer une valeur monétaire aux divers avantages susceptibles de découler du PTET. Il est en effet très difficile de chiffrer et de monétiser des avantages comme « la réputation du Canada à titre de destination des TET » ainsi que la valeur qu’il y a lieu d’accorder au « traitement équitable d’un TET ». On peut toutefois faire valoir que l’avantage procuré par le PTET réside dans la rémunération versée aux TET qui risquent de travailler pour des employeurs fautifs. Dans le cas des travailleurs qui éviteraient des conditions de travail insatisfaisantes, où ils seraient traités de façon inéquitable, les avantages auraient une valeur égale ou supérieure à celle de la rémunération qu’ils n’auraient pas touchée.

La valeur de ces avantages a été calculée à la lumière de l’hypothèse que 1 % de l’ensemble des TET (environ 60 000 en 2009), jugés le plus susceptibles d’être maltraités par un employeur ou un tiers éventuel, pourraient être touchés par un employeur fautif. Ces données sont tirées de l’étude réalisée par l’Alberta Federation of Labour, en novembre 2007, sous le titre *Temporary Foreign Workers - Alberta’s disposable workforce*. Cette étude a recensé 123 cas ayant touché des TET sur six mois. Extrapolé pour l’année, ce nombre est de 246, soit 1,1 % des 22 392 TET que comptait l’Alberta en 2007.

Le salaire des TET a été calculé en fonction d’un salaire minimum moyen de 8,75 \$, multiplié par 40 heures/semaine pendant 50 semaines. Le nombre total de TET touchés pendant la première année s’élevait à 609, selon les estimations. Le nombre de TET devait augmenter au même rythme que le taux de croissance du PIB pendant la période de dix ans couverte par l’analyse. Il a également été supposé que les salaires des TET augmenteraient au même rythme que l’inflation.

D’après ce calcul, les avantages retirés par les TET devaient s’élever en moyenne à 12 M\$ par année sur la période de 10 ans.

benefits were estimated to average \$2.35M per year, for a total net present value of \$15.2M. All figures are expressed in 2009 dollar values.

A sensitivity analysis of the quantified costs and benefits indicates the TFWP regulation amendments would be cost-effective (i.e. net present value greater than \$0) if the percentage of temporary foreign workers who are employed by non-compliant employers was reduced by more than 0.8% by the program.

As shown in Section B of Table 1, over 680 TFWs are expected to benefit each year from the program, or a total of more than 6 850 over the 10-year period.

Qualitative impacts

A number of positive qualitative impacts stemming from the introduction of an enhanced monitoring and compliance regime are expected. These impacts were validated through research into the Australian reform experience and through a high-level scenario based on a quantitative analysis into the impacts of deterrence on employer compliance. Based on this framework, two significant qualitative outcomes are expected from the TFWP:

- increased changes in positive employer behaviour over time as deterrence takes effect, leading to a dynamic where “good employers replace bad employers,” resulting in enhanced program integrity; and
- improved treatment of workers and continuation of Canada’s reputation as a destination for migrant workers.

Based on the comparative analysis between the TFWP and the Australian reform experience, Section C of Table 1 summarizes the benefits that are expected to accrue to the Canadian economy, governments, employers, temporary foreign workers, unions, non-governmental organizations, recruiters (labour market brokers), and immigration lawyers/consultants.

Distributional impacts

It is important to note that not all of the benefits stemming from the proposed regulatory changes would be equally distributed across all stakeholders. The specific strong geographic, economic sector and employer type concentrations of TFWs suggest that the program provides disproportionate benefits to small- and medium-sized enterprises (SMEs) in specific provinces and economic sectors (i.e. SMEs located in Alberta, British Columbia and Ontario in the agricultural, service and construction sectors).

Rationale

The new regulations related to genuineness would serve a two-fold purpose: to provide a set of criteria by which officers would make an assessment and to clarify that genuineness would be assessed for all offers of temporary employment in which an employer-specific work permit is required. When considering whether or not to issue a work permit, the officer needs to be satisfied

- that the job offer is real, that is, there is an actual employment opportunity for the applicant; and
- that the applicant worker and the prospective employer are *bona fide*, that is, that the employer really needs to, and is able

D’après les estimations, les avantages nets globaux représentaient en moyenne 2,35 M\$ par année, soit une valeur actualisée nette totale de 15,2 M\$. Toutes les sommes sont exprimées en dollars de 2009.

D’après l’analyse de sensibilité des coûts et avantages chiffrés, les modifications réglementaires touchant le PTET seraient efficaces par rapport au coût (la valeur actualisée nette serait supérieure à zéro) si le programme permettait de réduire de plus de 0,8 % la proportion des travailleurs étrangers temporaires recrutés par des employeurs fautifs.

Comme le montre la section B du tableau 1, plus de 680 TET devraient bénéficier chaque année de ce programme, soit un total supérieur à 6 850 pour la période de 10 ans.

Incidences qualitatives

L’adoption d’un régime amélioré de surveillance et de vérification de la conformité devrait entraîner un certain nombre d’incidences qualitatives favorables. Ces incidences ont été validées dans le cadre de recherches sur la réforme effectuée par l’Australie et au moyen d’un scénario général reposant sur une analyse quantitative des effets de la dissuasion sur la conformité des employeurs. D’après ces paramètres, le PTET devrait entraîner deux résultats qualitatifs importants :

- la transformation progressive, au fil du temps, de l’attitude des employeurs dans un sens positif, les mesures de dissuasion faisant ainsi sentir leur effet et résultant en une dynamique où « les bons employeurs remplacent les mauvais », d’où un renforcement de l’intégrité du programme;
- l’amélioration du traitement des travailleurs et le maintien de la réputation du Canada à titre de destination des travailleurs migrants.

Fondée sur les résultats de l’analyse comparative du PTET et du programme australien réformé, la section C du tableau 1 résume les avantages que les modifications proposées devraient procurer à l’économie canadienne, aux gouvernements, aux employeurs, aux travailleurs étrangers temporaires, aux syndicats, aux organisations non gouvernementales, aux recruteurs (courtiers en emploi), ainsi qu’aux avocats et consultants en matière d’immigration.

Répartition des incidences

Il importe de noter que les intervenants ne bénéficieraient pas tous de la même manière des avantages qui découleraient des modifications réglementaires proposées. La forte concentration des TET selon la région, le secteur économique et le type d’employeur montre que le programme offre des avantages disproportionnés aux petites et moyennes entreprises (PME) dans certaines provinces et certains secteurs économiques (c’est-à-dire les PME exerçant leur activité en Alberta, en Colombie-Britannique et en Ontario, dans les secteurs agricoles, des services et de la construction).

Justification

Les nouvelles dispositions réglementaires relatives à l’authenticité poursuivraient un double but : établir à l’intention des agents un ensemble de critères à considérer pour effectuer une évaluation et préciser que l’authenticité de toutes les offres d’emploi temporaire exigeant un permis de travail restreint à un employeur serait évaluée. Au moment de décider s’il convient de délivrer un permis de travail, l’agent doit être convaincu :

- que l’offre d’emploi est réelle, c’est-à-dire qu’il existe une véritable possibilité d’emploi pour le demandeur;
- que le travailleur qui présente une demande et l’employeur éventuel sont de bonne foi, c’est-à-dire que l’employeur a

to, employ the worker applicant, and that the applicant really intends to, and is qualified to, fill that particular job.

The specific criteria for assessing genuineness that would be set out in subsection 200(5) of the proposed amendments would read as follows:

A determination of whether an offer of employment is genuine shall be based on the following factors:

- whether the offer is made by an employer that is actively engaged in the business in respect of which the offer is made;
- whether the offer is consistent with the reasonable employment needs of the employer;
- whether the terms of the offer are terms that the employer is reasonably able to fulfill; and
- the past compliance of the employer, or any person who recruited the foreign national for the employer, with federal or provincial laws that regulate employment, or the recruiting of employees, in the province in which it is intended that the foreign national work.

The genuineness assessment of the job offer would apply to all situations in which an employer-specific work permit is required, and therefore would not apply to open work permits, because the employer must be known in order to carry out the assessment.

Currently, the regulations provide for a fine of up to \$50,000 or imprisonment for up to two years for an offence under paragraph 124(1)(c) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) for anyone that “employs a foreign national in a capacity in which the foreign national is not authorized...to be employed.” This provision is administratively burdensome and resource-intensive to apply. Imposing a denial of service on employers is a low-cost and effective response to incidents of employer non-compliance with TFWP requirements.

In addition to the assessment of the genuineness of a job offer related to an application for a work permit or a request for an LMO, the employer’s compliance with previous offers of employment in the past two years to TFWs would be considered, specifically regarding wages, working conditions and the occupation. Where it has been found that these elements of compliance have been significantly different than what was agreed to, then employers would be deemed not genuine, become ineligible to the TFWP for a period of two years and placed on a list of ineligible employers on CIC’s Web site.

Establishing a maximum cumulative duration of time that a worker may work in Canada is appropriate in the context that the TFWP is meant to address immediate temporary labour and skills shortages. While there are a number of avenues for higher-skilled workers to achieve permanent residence, there are limited avenues for lower-skilled workers to do so. Situations must be minimized where a worker can stay in Canada for an indefinite period of time with a temporary status. Implementing a maximum cumulative duration for a foreign national to be in Canada as a TFW with a work permit would emphasize to both workers and employers that employment under the TFWP is intended to be temporary in nature, and encourage the use of appropriate programs and pathways to permanent residence where available. The proposed amendments would allow for exemptions from the cumulative duration for certain workers, such as those who perform work pursuant to an international agreement between Canada and one or more countries.

véritablement besoin du travailleur et qu’il est en mesure de le recruter, et que le demandeur est qualifié et qu’il a véritablement l’intention d’occuper le poste en question.

Les critères d’évaluation de l’authenticité qui figureraient au paragraphe 200(5) des modifications proposées seraient formulés comme suit :

L’authenticité de l’offre d’emploi se fonde sur les facteurs suivants :

- l’offre est faite par un employeur qui participe activement à l’activité de l’entreprise à l’égard de laquelle il fait une offre d’emploi;
- l’offre cadre raisonnablement avec les besoins en main-d’œuvre de l’employeur;
- l’employeur est raisonnablement en mesure de respecter les conditions de l’offre d’emploi;
- l’employeur, ou toute personne ayant recruté l’étranger en son nom, a par le passé respecté les lois fédérales ou provinciales régissant le travail, ou le recrutement d’employés, dans la province où l’étranger doit travailler.

L’authenticité de l’offre d’emploi est évaluée dans tous les cas où un permis de travail restreint à un employeur est exigé. Elle ne serait donc pas évaluée dans les cas de permis de travail ouverts, car l’employeur doit être connu pour qu’une évaluation puisse être effectuée.

Selon le Règlement, quiconque commet l’infraction visée à l’alinéa 124(1)c) de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) en engageant « un étranger qui n’est pas autorisé... à occuper cet emploi » est actuellement passible d’une amende maximale de 50 000 \$ ou d’un emprisonnement maximal de deux ans. Or cette disposition représente un fardeau administratif, et son application nécessite des ressources considérables. Le refus de fournir des services est un moyen efficace et peu coûteux de sévir contre les employeurs qui ne respectent pas les conditions attachées au PTET.

Outre l’authenticité de l’offre d’emploi liée à une demande de permis de travail ou à une demande d’AMT, serait également évaluée la mesure dans laquelle l’employeur a respecté les conditions attachées aux offres d’emploi faites aux TET pendant les deux années précédentes, en ce qui concerne la rémunération, les conditions de travail et l’emploi proprement dit. Si ces éléments s’avéraient très différents de ce qu’il avait été convenu, l’employeur serait réputé ne pas avoir présenté une offre d’emploi authentique. Il serait du coup non admissible au PTET pour une période de deux ans et figurerait dans la liste des employeurs non admissibles affichée sur le site Web de CIC.

Il est opportun de limiter la période pendant laquelle l’étranger peut travailler au Canada compte tenu que le PTET vise à répondre aux pénuries urgentes de compétences et de main-d’œuvre temporaire. Si les travailleurs hautement qualifiés disposent d’un certain nombre de moyens pour obtenir la résidence permanente, les travailleurs peu qualifiés en ont un nombre limité. Il faut réduire le plus possible le nombre de cas où le travailleur possédant un statut temporaire peut demeurer indéfiniment au Canada. L’imposition d’une limite cumulative à la période pendant laquelle l’étranger titulaire d’un permis de travail peut séjourner au Canada à titre de TET attirerait l’attention tant du travailleur que de l’employeur sur la nature essentiellement temporaire du travail qui doit être exécuté dans le cadre du PTET. Cette mesure encouragerait par ailleurs les intéressés à obtenir la résidence permanente en recourant aux programmes et procédures appropriés. Les modifications proposées permettraient de soustraire aux dispositions relatives à la période cumulative maximale certains travailleurs, comme ceux qui exécutent un travail visé par un accord conclu entre le Canada et un ou plusieurs pays.

In times of increasing global competition for skilled labour, aging populations, and growing skills and labour shortages, Canada strives to balance long-term and short-term solutions for employers to access the labour and skills needed to sustain Canada's economy. Canada is committed to ensuring that the TFWP remains as a short-term, temporary employment solution for employers as part of a larger skilled immigration and long-term labour market strategy.

Consultation

A phased Temporary Foreign Worker Program Engagement Strategy was launched in 2007–08 with the intention of consulting with principal stakeholders on issues arising from the proposed regulatory amendments.

The first phase took place in the spring of 2007 with a series of engagement meetings with stakeholders interested in potential changes to the design and delivery of the TFWP; participants at that time included employers, employer associations, sector councils and labour groups, however it was agreed at the outset that there would be no attribution of comments in the final report in order to encourage frank discussion. Overall, participants of the first phase were supportive of the new regulatory requirements and did not think that enforcement provisions were unnecessary or unduly severe. Certain employers were concerned that the increased focus on the genuineness assessment and the need to provide proof of previous compliance could impose a bureaucratic burden on employers. Federal authorities assured participants that any such requirements would be kept to a minimum.

The second phase was initiated in the summer of 2007 and is currently ongoing. Working groups were created with provincial and territorial governments, with the goal of addressing specific regional economic priorities and labour market objectives, while taking measures to strengthen protections for temporary foreign workers. Participants in the working groups include provinces (British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario), CIC Regions and Headquarters, HRSDC and Service Canada Regions. Participants of phase two have reported satisfaction with the consultation process and expressed desire to see the proposed amendments implemented.

The third phase of the Strategy took place in March 2008 and consisted of consultations with key community organizations and two foreign workers who brought forward the concerns of workers themselves. There was consensus among participants that elements of the proposed regulatory amendments could streamline TFWP processes, reduce the risk of TFW exploitation by monitoring compliance, and improve administrative efficiency and worker protection through information sharing. The actions of recruiters were an area of concern and are addressed in the proposed amendments by establishing a provision that would allow the past compliance of employers, and any recruiters acting on their behalf, with federal and provincial laws that regulate employment or the recruitment of employees to be a factor considered in the genuineness assessment.

À une époque marquée par le vieillissement de la population, l'aggravation des pénuries de compétences et de main-d'œuvre, ainsi que l'intensification de la concurrence mondiale pour les travailleurs qualifiés, le Canada cherche à concilier les solutions qui s'offrent à court et à long terme aux employeurs pour obtenir les compétences et la main-d'œuvre dont ils ont besoin pour assurer la pérennité de l'économie canadienne. Le Canada est déterminé à faire en sorte que le PTET demeure pour les employeurs une solution temporaire à court terme en matière d'emploi, qui s'inscrit dans le cadre d'une stratégie globale et à long terme en matière d'immigration qualifiée et de main-d'œuvre.

Consultation

Une stratégie a été lancée en 2007-2008 au sujet du PTET en vue de consulter les principaux intervenants par étape au sujet des questions soulevées par les modifications réglementaires proposées.

La première étape de ces consultations, qui a eu lieu au printemps 2007, a pris la forme d'une série de séances de consultation menées avec les intervenants qui s'intéressaient à la modification éventuelle du PTET et de son mode de prestation. Figuraient entre autres alors parmi les participants des employeurs, des associations d'employeurs, des conseils sectoriels ainsi que des groupes représentant les travailleurs. Il avait toutefois alors été convenu dès le départ que les auteurs des commentaires ne seraient pas nommés dans le rapport final, afin d'encourager la tenue de franches discussions. Dans l'ensemble, les personnes ayant participé à la première phase des discussions étaient favorables aux nouvelles exigences qu'il était proposé d'imposer par la voie réglementaire et n'estimaient pas superflues ou inutilement sévères les dispositions prévues pour en assurer le respect. Certains employeurs ont dit craindre le fardeau administratif que pourrait leur imposer l'importance accrue accordée à l'évaluation de l'authenticité et la nécessité de fournir une preuve que les règles avaient été respectées dans le passé. Les autorités fédérales ont assuré aux employeurs que toute exigence de ce type serait réduite le plus possible.

La deuxième phase, lancée à l'été 2007, est en cours. Des groupes de travail ont été mis sur pied avec des gouvernements provinciaux et territoriaux, afin de donner suite aux priorités économiques régionales ainsi qu'aux objectifs du marché du travail, tout en prenant des mesures pour mieux protéger les travailleurs étrangers temporaires. Font partie des groupes de travail les provinces (la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario), les régions et l'administration centrale de CIC, RHDC ainsi que les régions de Service Canada. Les personnes ayant participé à la deuxième phase se sont dites satisfaites des consultations et ont exprimé le souhait de voir les modifications proposées mises en œuvre.

La troisième phase de la stratégie, qui s'est déroulée en mars 2008, a consisté à consulter les principales organisations communautaires et deux travailleurs étrangers qui ont exprimé les inquiétudes des travailleurs eux-mêmes. Les participants ont été unanimes à penser que les modifications réglementaires proposées pourraient simplifier les procédures appliquées dans le cadre du PTET, réduire le risque que les TET soient exploités au moyen d'une surveillance de la conformité, et améliorer l'administration du programme et la protection des travailleurs grâce à l'échange d'information. Les modifications réglementaires proposées traitent par ailleurs du sujet de préoccupation que constitue le comportement des recruteurs. Une disposition permettrait en effet de tenir compte, dans l'évaluation de l'authenticité, de la mesure dans laquelle les employeurs, ainsi que tout recruteur agissant en leur nom, ont respecté dans le passé les lois fédérales et provinciales régissant l'emploi ou le recrutement de travailleurs.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed regulatory changes have been developed jointly by CIC, HRSDC and CBSA, which are the federal departments with the responsibility of implementing these new measures. Necessary implementation measures, including training of current staff, would be funded out of resources already allocated by Treasury Board for this purpose. Interdepartmental Working Groups have also been established to develop implementation plans for determining genuineness, imposing a denial of service, and information-sharing. Standard evaluation of the implementation and impacts of the regulatory amendments would be conducted by program departments and is expected to be completed by 2013.

A new Integrity and Horizontal Coordination Division has been created at HRSDC national headquarters to facilitate matters relating to employer monitoring and compliance in cases where HRSDC has provided opinions under section 203.

Service standards relating to general processing times are not anticipated to be largely affected by these regulatory changes. Processing times are available to the public at www.cic.gc.ca.

Privacy impact assessment

A Privacy Impact Assessment (PIA) Report was conducted in accordance with Treasury Board guidelines to determine if there are privacy risks associated with the TFWP Regulatory Amendments as they apply to the collection, use and disclosure of personal information, including the publication of a list of ineligible employers on CIC's external Web site. The information on this list would be kept to a minimum and include what is necessary to ensure that TFWs have the information required to make an informed decision regarding the employers for which the TFWs could work. The report has been forwarded to the Office of the Privacy Commissioner for review.

Contact

Maia Welbourne
Director, Temporary Resident Policy and Program Development
Division
Citizenship and Immigration Canada
Jean Edmonds Towers South, 8th Floor
365 Laurier Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-957-0001
Fax: 613-954-0850
Email: Maia.welbourne@cic.gc.ca

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications réglementaires proposées ont été élaborées conjointement par CIC, RHDCC et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), soit les ministères fédéraux responsables de la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions. Les mesures de mise en œuvre nécessaires, notamment la formation du personnel existant, seraient financées au moyen des ressources déjà affectées à cette fin par le Conseil du Trésor. Des groupes de travail interministériels ont également été établis afin d'élaborer des plans de mise en œuvre pour établir l'authenticité, imposer un refus de fournir des services, et échanger l'information. Les ministères qui participent au programme soumettraient la mise en œuvre et les incidences des modifications réglementaires à une évaluation d'usage, qu'ils termineraient au plus tard en 2013.

Une nouvelle Division de l'intégrité et de la coordination horizontale a été mise sur pied à l'administration centrale de RHDCC, afin de faciliter la gestion des questions de surveillance et de conformité des employeurs dans les cas où RHDCC a émis un avis visé par l'article 203.

Il n'est pas prévu que les normes de service liées aux temps de traitement en général se ressentent beaucoup de ces modifications réglementaires. La population peut prendre connaissance des temps de traitement en consultant www.cic.gc.ca.

Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée

Une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée a été réalisée conformément aux directives du Conseil du Trésor. Cette évaluation a été effectuée afin de déterminer si les modifications réglementaires adoptées pour le besoin du PTET en ce qui concerne la collecte, l'utilisation et la divulgation des renseignements personnels, y compris la publication d'une liste d'employeurs non admissibles sur le site Web de CIC, peut entraîner des risques pour la vie privée. Un minimum de renseignements figureraient dans cette liste; ils se limiteraient à ceux que les TET doivent posséder pour prendre une décision éclairée quant aux employeurs pour lesquels les TET pourraient travailler. Le rapport a été soumis à l'examen du Commissariat à la protection de la vie privée.

Personne-ressource

Maia Welbourne
Directrice, Division des politiques et programmes à l'intention
des résidents temporaires
Citoyenneté et Immigration Canada
Tour Jean Edmonds Sud, 8^e étage
365, avenue Laurier
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-957-0001
Télécopieur : 613-954-0850
Courriel : Maia.welbourne@cic.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsections 5(1) and 14(2), section 32 and paragraph 150.1(1)(a)^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Temporary Foreign Workers)*.

^a S.C. 2005, c. 38, s. 119(1)

^b S.C. 2001, c. 27

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 5(1) et 14(2), de l'article 32 et de l'alinéa 150.1(1)(a)^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (travailleurs étrangers temporaires)*, ci-après.

^a L.C. 2005, ch. 38, par. 119(1)

^b L.C. 2001, ch. 27

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Maia Welbourne, Director, Temporary Resident Policy and Programs, Immigration Branch, Citizenship and Immigration Canada, 365 Laurier Avenue, Jean Edmonds Tower South, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 1L1 (tel: 613-957-0001; fax: 613-954-0850; e-mail: maia.welbourne@cic.gc.ca).

Ottawa, October 1, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Maia Welbourne, directrice, Développement des politiques et Programmes pour les résidents temporaires, Direction générale de l'immigration, Citoyenneté et Immigration Canada, 365, rue Laurier, Jean Edmonds Tour Sud, 8^e étage, Ottawa, Ontario K1A 1L1 (tél. : 613-957-0001; téléc. : 613-954-0850; courriel : maia.welbourne@cic.gc.ca).

Ottawa, le 1^{er} octobre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**REGULATIONS AMENDING
THE IMMIGRATION AND
REFUGEE PROTECTION
REGULATIONS (TEMPORARY
FOREIGN WORKERS)**

AMENDMENTS

1. Subsection 183(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after that paragraph:

(b.1) if authorized to work by this Part or Part 11, to not enter into an employment agreement, or extend the term of an employment agreement, with an employer whose name appears on the list maintained on the Department's website under subsection 200.1(2); and

2. (1) The portion of subsection 200(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

200. (1) Subject to subsections (2) and (3) and section 87.3 of the Act, an officer shall issue a work permit to a foreign national who makes an application for the permit before entering Canada if, following an examination, it is established that

(2) Paragraph 200(1)(c) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii) and by replacing subparagraph (iii) with the following:

(ii.1) intends to perform work described in section 204 or 205, has been offered employment to perform that work and an officer has determined under subsection (5) that the offer is genuine, or

(iii) has been offered employment and an officer has determined under section 203 that

(A) the offer is genuine,

(B) the employment is likely to result in a neutral or positive effect on the labour market in Canada,

(C) the issuance of a work permit would not be inconsistent with the terms of any applicable federal-provincial agreement, and

**RÈGLEMENT MODIFIANT
LE RÈGLEMENT SUR
L'IMMIGRATION ET LA
PROTECTION DES RÉFUGIÉS
(TRAVAILLEURS ÉTRANGERS
TEMPORAIRES)**

MODIFICATIONS

1. Le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa 183(1)b), de ce qui suit :

b.1) même s'il peut travailler en conformité avec la présente partie ou la partie 11, il ne doit pas conclure de contrat d'emploi — ni prolonger la durée d'un tel contrat — avec un employeur dont le nom figure sur la liste prévue au paragraphe 200.1(2);

2. (1) Le passage du paragraphe 200(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

200. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et de l'article 87.3 de la Loi, l'agent délivre un permis de travail à l'étranger qui en fait la demande préalablement à son entrée au Canada si, à l'issue d'un contrôle, les éléments ci-après sont établis :

(2) Le sous-alinéa 200(1)c)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii.1) il entend exercer un travail visé aux articles 204 ou 205, il s'est vu présenter une offre d'emploi pour un tel travail et l'agent a conclu, en application du paragraphe (5), que l'offre est authentique,

(iii) il s'est vu présenter une offre d'emploi et l'agent a, en application de l'article 203, conclu ce qui suit :

(A) l'offre est authentique,

(B) l'exécution du travail par l'étranger est susceptible d'avoir des effets positifs ou neutres sur le marché du travail canadien,

(C) la délivrance du permis de travail respecte les conditions de tout accord fédéral-provincial applicable,

Work permits –
applications
made before
entering
Canada

Permis de
travail —
demande
préalable à
l'entrée au
Canada

¹ SOR/2002-227

¹ DORS/2002-227

(D) in the case of a foreign national who seeks to enter Canada as a live-in caregiver,

(I) the foreign national will reside in a private household in Canada and provide child care, senior home support care or care of a disabled person in the household without supervision,

(II) the employer will provide adequate furnished and private accommodations in the household, and

(III) the employer has sufficient financial resources to pay the foreign national the wages offered the foreign national; and

(3) Section 200 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Subject to subsections (2) and (3), an officer shall issue a work permit to a foreign national who makes an application for the permit in accordance with section 198 or 199 on or after entering Canada if, following an examination, it is established that the requirements set out in paragraphs (1)(a) to (e) are met.

(4) Subsection 200(3) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (e):

(f) in the case of a foreign national referred to in subparagraphs (1)(c)(i) to (ii.1), the issuance of a work permit would be inconsistent with the terms of any applicable federal-provincial agreement; or

(g) the foreign national has worked in Canada for one or more periods totalling four years, unless

(i) a period of six years has elapsed since the day on which the foreign national accumulated four years of work in Canada,

(ii) the foreign national intends to perform work that would create or maintain significant social, cultural or economic benefits or opportunities for Canadian citizens or permanent residents, or

(iii) the foreign national intends to perform work pursuant to an international agreement between Canada and one or more countries, including an agreement concerning seasonal agricultural workers.

(5) Section 200 of the Regulation is amended by adding the following after subsection (3):

(4) A period of work in Canada by a foreign national shall not be included in the calculation of the four-year period referred to in paragraph (3)(g) if the work was performed during a period in which the foreign national was authorized to study on a full-time basis in Canada.

(5) A determination of whether an offer of employment is genuine shall be based on the following factors:

(a) whether the offer is made by an employer that is actively engaged in the business in respect of which the offer is made;

(D) s’agissant d’un étranger qui cherche à entrer au Canada à titre d’aide familial :

(I) il habitera dans une résidence privée au Canada et y fournira sans supervision des soins à un enfant ou à une personne âgée ou handicapée,

(II) son employeur lui fournira, dans la résidence, un logement privé meublé qui est adéquat,

(III) son employeur possède les ressources financières suffisantes pour lui verser le salaire offert,

(3) L’article 200 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l’agent délivre un permis de travail à l’étranger qui en fait la demande conformément aux articles 198 ou 199, à son entrée au Canada ou après celle-ci, si, à l’issue d’un contrôle, les éléments visés aux alinéas (1)a) à e) sont établis.

(4) Le paragraphe 200(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :

f) s’agissant d’un étranger visé à l’un des sous-alinéas (1)c)(i) à (ii.1), la délivrance du permis de travail ne respecte pas les conditions de tout accord fédéral-provincial applicable;

g) l’étranger a travaillé au Canada pour une ou plusieurs périodes totalisant quatre ans, sauf si, selon le cas :

(i) au moins six ans se sont écoulés depuis la fin de la période de quatre ans,

(ii) il entend exercer un travail qui permettrait de créer ou de conserver des débouchés ou des avantages sociaux, culturels ou économiques pour les citoyens canadiens ou les résidents permanents,

(iii) il entend exercer un travail visé par un accord international conclu entre le Canada et un ou plusieurs pays, y compris un accord concernant les travailleurs agricoles saisonniers.

(5) L’article 200 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Le travail effectué par l’étranger au Canada pendant toute période où il est autorisé à y étudier à temps plein n’entre pas dans le calcul des périodes visées à l’alinéa (3)g).

(5) L’évaluation de l’authenticité de l’offre d’emploi est fondée sur les facteurs suivants :

a) l’offre est présentée par un employeur véritablement actif dans l’entreprise à l’égard de laquelle elle est faite;

Work Permits – applications made on or after entering Canada

Demande au moment de l’entrée au Canada ou après celle-ci

Cumulative work periods — students

Périodes de travail cumulatives — étudiants

Genuineness of job offer

Authenticité de l’offre d’emploi

- (b) whether the offer is consistent with the reasonable employment needs of the employer;
- (c) whether the terms of the offer are terms that the employer is reasonably able to fulfil; and
- (d) the past compliance of the employer, or any person who recruited the foreign national for the employer, with the federal or provincial laws that regulate employment, or the recruiting of employees, in the province in which it is intended that the foreign national work.

3. The Regulations are amended by adding the following after section 200:

Offers deemed to be not genuine

200.1 (1) Despite subsection 200(5), the following offers of employment are deemed to be not genuine:

- (a) an offer of employment made by an employer who, in the two-year period preceding the day on which the offer of employment was received by the Department or the Department of Human Resources and Skills Development,
 - (i) provided to a foreign national wages or working conditions that were significantly different from the wages or working conditions that were offered by the employer to the foreign national, or
 - (ii) employed a foreign national in a significantly different occupation than the occupation described in the employer's offer to the foreign national; and
- (b) an offer of employment received by the Department or the Department of Human Resources and Skills Development within two years from the day on which the employer who made the offer was informed by an officer that an offer of employment made by the employer was deemed to be not genuine under paragraph (a).

Notice

(2) A list shall be maintained on the Department's website that sets out

- (a) the names and addresses of employers who have made offers of employment that have been deemed, within the preceding two-year period, to be not genuine under paragraph (1)(a); and
- (b) the date on which each employer was informed that their offer was deemed not to be genuine.

4. Subsection 201(2) of the Regulations is replaced by the following:

Renewal

(2) An officer shall renew the foreign national's work permit if, following an examination, it is established that the foreign national continues to meet the requirements of paragraphs 200(1)(a) to (e).

5. (1) Subsection 203(1) of the Regulations is replaced by the following:

Effect on the labour market

203. (1) On application under Division 2 for a work permit made by a foreign national other than a foreign national referred to in subparagraphs 200(1)(c)(i) to (ii.1), an officer shall determine, on the basis of an opinion provided by the Department of Human Resources and Skills Development, if

- (a) the job offer is genuine;
- (b) the employment of the foreign national is likely to have a neutral or positive effect on the labour market in Canada;

- b) l'offre cadre avec les besoins légitimes en main-d'œuvre de l'entreprise;
- c) l'employeur peut raisonnablement respecter les conditions de l'offre;
- d) le fait que l'employeur – ou la personne qui recrute des travailleurs étrangers en son nom – s'est conformé aux lois et aux règlements fédéraux et provinciaux régissant le travail ou le recrutement de main-d'œuvre dans la province où il est prévu que l'étranger travaillera.

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 200, ce qui suit :

200.1 (1) Malgré le paragraphe 200(5), l'offre d'emploi est réputée non authentique dans les cas suivants :

Offres réputées non authentiques

- a) elle est présentée par un employeur qui, au cours des deux années précédant sa réception par le ministère ou le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences, selon le cas :
 - (i) a versé à un étranger un salaire ou lui a ménagé des conditions de travail largement différents de ceux qu'il lui avait offerts,
 - (ii) a confié à un étranger un emploi largement différent de celui précisé dans son offre d'emploi;
- b) elle est reçue par le ministère ou le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences au cours des deux années suivant la date à laquelle l'employeur l'ayant faite a été avisé par un agent qu'une de ses offres est réputée non authentique aux termes de l'alinéa a).

(2) Une liste contenant les renseignements ci-après est affichée sur le site Web du ministère :

Avis

- a) les nom et adresse des employeurs ayant fait, au cours des deux dernières années, une offre d'emploi réputée non authentique aux termes de l'alinéa (1)a);
- b) la date où l'employeur a été avisé que l'offre est réputée non authentique.

4. Le paragraphe 201(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'agent renouvelle le permis de travail si, à l'issue d'un contrôle, il est établi que l'étranger satisfait toujours aux exigences prévues aux alinéas 200(1)a) à e).

Renouvellement

5. (1) Le paragraphe 203(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

203. (1) Sur demande de permis de travail présentée conformément à la section 2 par tout étranger, autre que celui visé à l'un des sous-alinéas 200(1)c)(i) à (ii.1), l'agent décide, en se fondant sur l'avis du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences, si, à la fois :

Effets sur le marché du travail

- a) l'offre d'emploi est authentique;
- b) l'exécution du travail par l'étranger est susceptible d'avoir des effets positifs ou neutres sur le marché du travail canadien;

(c) the issuance of a work permit would not be inconsistent with the terms of any applicable federal-provincial agreement; and

(d) in the case of a foreign national who seeks to enter Canada as a live-in caregiver,

(i) the foreign national will reside in a private household in Canada and provide child care, senior home support care or care of a disabled person in that household without supervision,

(ii) the employer will provide adequate furnished and private accommodations in the household, and

(iii) the employer has sufficient financial resources to pay the foreign national the wages offered the foreign national.

(2) Section 203 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Factors re
genuineness

(2.1) An opinion provided by the Department of Human Resources and Skills Development in respect of the genuineness of a job offer shall be based on the factors set out in subsection 200(5).

Additional
information

(2.2) The Department of Human Resources and Skills Development shall indicate in its opinion whether the employer, in the two-year period preceding the offer, has provided to a foreign national wages or working conditions that were significantly different from the wages or working conditions that were offered by the employer to the foreign national or employed a foreign national in a significantly different occupation than the occupation described in the employer's offer to the foreign national.

(3) The portion of subsection 203(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Factors re
effect on labour
market

(3) An opinion provided by the Department of Human Resources and Skills Development in respect of the effect of the employment of the foreign national on the labour market shall be based on the following factors:

(4) Section 203 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

Period of
validity of
opinion

(3.1) An opinion provided by the Department of Human Resources and Skills Development shall indicate the period during which the opinion is in effect for the purposes of subsection (1).

6. The Regulations are amended by replacing "Department of Human Resources Development" with "Department of Human Resources and Skills Development" in the following provisions:

(a) the definition "National Occupational Classification" in section 2;

(b) the definition "restricted occupation" in section 73;

(c) subparagraph 82(2)(c)(ii);

(d) subparagraph 198(2)(a)(i);

(e) subsection 203(2);

(f) subsection 203(4); and

(g) paragraph 314(2)(b).

c) la délivrance du permis de travail respecte les conditions de tout accord fédéral-provincial applicable;

d) s'agissant d'un étranger qui cherche à entrer au Canada à titre d'aide familial :

(i) il habitera dans une résidence privée au Canada et y fournira sans supervision des soins à un enfant ou à une personne âgée ou handicapée,

(ii) son employeur lui fournira, dans la résidence, un logement privé meublé qui est adéquat,

(iii) son employeur possède les ressources financières suffisantes pour lui verser le salaire offert.

(2) L'article 203 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Il fonde son avis au sujet de l'authenticité de l'offre d'emploi sur les facteurs prévus au paragraphe 200(5).

Facteurs—
authenticité de
l'offre

(2.2) Il indique dans son avis si l'employeur a, au cours des deux années précédant l'offre d'emploi, versé à un étranger un salaire ou lui a ménagé des conditions de travail largement différents de ceux qu'il lui avait offerts ou lui a confié un emploi largement différent de celui précisé dans l'offre d'emploi.

Renseignements
supplémentaires

(3) Le passage du paragraphe 203(3), précédant l'alinéa a) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(3) Il fonde son avis au sujet des effets de l'exécution du travail par l'étranger sur le marché du travail sur les facteurs suivants :

Facteurs —
effets sur le
marché du
travail

(4) L'article 203 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) L'avis fourni par le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences indique la période durant laquelle il est en vigueur pour l'application du paragraphe (1).

Période de
validité de
l'avis

6. Dans les passages ci-après du même règlement, « ministère du Développement des ressources humaines » est remplacé par « ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences » :

a) la définition de « Classification nationale des professions » à l'article 2;

b) la définition de « profession d'accès limité » à l'article 73;

c) le sous-alinéa 82(2)(c)(ii);

d) le sous-alinéa 198(2)(a)(i);

e) le paragraphe 203(2);

f) le paragraphe 203(4);

g) l'alinéa 314(2)(b).

COMING INTO FORCE

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

[41-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[41-1-o]

Order Designating Alberta for the Purposes of the Criminal Interest Rate Provisions of the Criminal Code

Statutory authority

Criminal Code

Sponsoring departments

Department of Industry and Department of Justice

Décret de désignation de l'Alberta relativement aux dispositions sur le taux d'intérêt criminel du Code criminel

Fondement législatif

Code criminel

Ministères responsables

Ministère de l'Industrie et ministère de la Justice

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Executive summary

Issue: Payday loans are small short-term consumer loans, generally for about \$300–\$400, to be repaid in approximately 10 days along with the cost of borrowing, when the loan recipient receives his or her next pay. Concerns have arisen about questionable business practices and the high cost of borrowing associated with such loans. The proposed designation Order responds to Alberta's concerns with respect to consumer protection in the payday lending industry by facilitating the provincial regulation of the industry in that province.

Description: This proposed Order, made pursuant to subsection 347.1(3) of the *Criminal Code*, would designate Alberta for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*. Section 347.1 provides that the Governor in Council shall designate a province for the purposes of that provision, if the province meets certain criteria. The province must have legislative measures that protect recipients of payday loans, including limits on the total cost of borrowing for such loans. The proposed Order would be made at the request of the Lieutenant Governor in Council of Alberta.

Cost-benefit statement: The proposed Order would facilitate the implementation of improved consumer protection in Alberta. Consumers there would benefit from the implementation of a limit on the cost of payday loans (\$23 per \$100 loaned), and from a number of other regulatory requirements to protect recipients of payday loans. Costs would be accrued principally by payday lenders, who would have to adjust their business practices according to the new provincial requirements.

Business and consumer impacts: There is no federal administrative burden associated with the proposed Order. Any administrative burden falls to the provincial government, which will be responsible for the enforcement of provincial consumer protection law. Other business and consumer impacts are as described in the cost-benefit statement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Résumé

Question : Les prêts sur salaire sont des prêts à la consommation à court terme, généralement d'environ 300 \$ à 400 \$, qui doivent, avec le coût d'emprunt, être remboursés dans un délai d'environ 10 jours, à la réception par le bénéficiaire de sa paye suivant l'octroi du prêt. Les pratiques commerciales douteuses et les coûts d'emprunt élevés associés à ces prêts ont suscité des préoccupations. Le projet de décret de désignation vise à répondre aux préoccupations de l'Alberta à l'égard de la protection des consommateurs dans l'industrie du prêt sur salaire et cherche à faciliter la réglementation de cette dernière dans la province.

Description : Le projet de décret, pris en vertu du paragraphe 347.1(3) du *Code criminel*, désignerait l'Alberta pour l'application de l'article 347.1 du *Code criminel*. Aux termes de l'article 347.1, le gouverneur en conseil désigne une province si celle-ci répond à certains critères. Notamment, la province doit avoir adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire, notamment un plafond au coût total des prêts. Le projet de décret est pris à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de l'Alberta.

Énoncé des coûts et avantages : Le projet de décret facilitera la mise en place d'un régime amélioré de protection du consommateur en Alberta. Les consommateurs de la province bénéficieront de la mise en œuvre d'une limite au coût d'emprunt des prêts sur salaire (23 \$ par 100 \$ prêtés) et de plusieurs dispositions réglementaires ayant pour but de protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire. Les coûts seront assumés principalement par les prêteurs sur salaire, qui devront adapter leurs pratiques commerciales aux nouvelles exigences provinciales.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Le projet de décret n'impose pas de fardeau administratif fédéral. Le fardeau administratif est supporté par le gouvernement provincial, qui sera chargé de l'application de la loi provinciale en matière de protection des consommateurs. Les autres avantages et incidences pour les commerçants et les consommateurs sont décrits dans l'énoncé des coûts et avantages.

Domestic and international coordination and cooperation:

There are no implications with respect to international coordination and cooperation. With respect to domestic cooperation and coordination, the proposed Order would be made as a result of a request by the Lieutenant Governor in Council of Alberta.

Performance measurement and evaluation plan: Evaluating the effectiveness of the Alberta regulation in protecting that province's payday lending recipients is the responsibility of the province itself, as the matter falls within its jurisdiction. However, the Government of Canada would monitor to ensure that Alberta continues to have legislative measures that meet the criteria of subsection 347.1(3). A revocation order in accordance with subsection 347.1(4) would be made if the required provincial measures are no longer in effect, or if the Lieutenant Governor in Council of the province asks the Governor in Council to revoke the designation Order.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Il n'y a pas d'incidence sur la coordination et la coopération internationales. Pour ce qui est de la coopération et de la coordination intérieures, le projet de décret est pris à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de l'Alberta.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : L'évaluation de l'efficacité des mesures prises par l'Alberta pour protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire est la responsabilité de la province elle-même puisque la question relève de sa compétence. Toutefois, le gouvernement du Canada veillera à ce que des mesures législatives qui répondent aux critères du paragraphe 347.1(3) soient maintenues en Alberta. Un décret de révocation sera pris en vertu du paragraphe 347.1(4) si ces mesures provinciales ne sont plus en vigueur ou si le lieutenant-gouverneur en conseil de la province en fait la demande au gouverneur en conseil.

Issue

For a number of years, concerns have persisted in relation to unfair practices associated with the payday lending industry. Concerns have included the extremely high costs of borrowing, abusive collection practices and the inadequate disclosure of contractual obligations. The Government of Alberta is acting to address these concerns by implementing a regulation to protect recipients of payday loans. The Lieutenant Governor in Council of Alberta has asked the Governor in Council to designate the province pursuant to subsection 347.1(3) of the *Criminal Code*. With designation, Alberta would be able to implement its legislative measures fully, including by setting limits on the cost of borrowing.

Objectives

Designating Alberta for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code* ensures the province has the flexibility it requires to regulate the payday lending industry as it deems appropriate. Given that the cost of borrowing charges for typical payday loans usually exceed the 60% criminal interest limit set out in section 347, representatives of some provinces have expressed the concern that provinces may face difficulty in regulating and licensing the provision of such loans (as opposed to prohibiting them outright), because to do so would essentially result in the licensing of an activity that is prohibited by the *Criminal Code*.

Description

The proposed Order would designate Alberta for the purposes of the criminal interest rate provisions of the *Criminal Code*. The proposed Order forms one aspect of a legislative scheme which exempts certain payday loan agreements from the application of section 347 of the *Criminal Code* and section 2 of the *Interest Act*. An exemption from section 347 of the *Criminal Code* was viewed by many jurisdictions as being necessary in order for them to enact measures to regulate the payday lending industry, including setting a clear limit on the total cost of borrowing.

The proposed Order would take effect on the first day upon which the Province brings into force all of the provisions of the *Payday Loans Regulation*, A.R. 157/2009, made pursuant to the *Fair Trading Act*, R.S.A. 2000, c. F-2.

Question

Depuis quelques années, des préoccupations persistent en ce qui a trait aux pratiques inéquitables associées à l'industrie du prêt sur salaire. Parmi ces préoccupations figurent les coûts d'emprunt extrêmement élevés, les pratiques de recouvrement abusives et la divulgation inadéquate des obligations contractuelles. En adoptant un règlement visant la protection des bénéficiaires de prêts sur salaire, le gouvernement de l'Alberta répond à ces préoccupations. Le lieutenant-gouverneur en conseil de l'Alberta a demandé au gouverneur en conseil de désigner la province pour l'application du paragraphe 347.1(3) du *Code criminel*. Une fois qu'elle aura été désignée, l'Alberta sera en mesure d'adopter l'ensemble de ses mesures législatives, notamment un plafond au coût total des prêts.

Objectifs

En désignant l'Alberta pour l'application de l'article 347.1 du *Code criminel*, le gouverneur en conseil s'assure que la province dispose de la souplesse nécessaire pour réglementer l'industrie des prêts sur salaire comme elle le juge approprié. Comme le coût des frais d'emprunt pour les prêts sur salaire types dépasse généralement le plafond du taux d'intérêt criminel de 60 % fixé à l'article 347, les représentants de certaines provinces ont dit craindre que les provinces éprouvent de la difficulté à réglementer l'octroi de tels prêts et à délivrer les licences (plutôt que de les interdire tout simplement), parce que faire cela mènerait essentiellement à la reconnaissance officielle d'une activité criminelle.

Description

Le projet de décret désignerait l'Alberta pour l'application des dispositions sur le taux d'intérêt criminel du *Code criminel*. Le projet de décret s'inscrit dans un cadre législatif visant à exempter certaines conventions de prêt sur salaire de l'application de l'article 347 du *Code criminel* et de l'article 2 de la *Loi sur l'intérêt*. Bon nombre de responsables gouvernementaux considèrent l'exemption à l'article 347 comme étant nécessaire, car elle leur permet de réglementer l'industrie des prêts sur salaire, notamment en imposant une limite claire au coût total d'emprunt.

Le projet de décret entrerait en vigueur le premier jour où l'ensemble des dispositions du règlement suivant entrent en vigueur : *Payday Loans Regulation*, A.R. 157/2009, pris en application de la *Fair Trading Act*, R.S.A. ch. F-2.

Background on Alberta's request for designation

On June 13, 2009, the Government of Alberta sent a letter requesting a designation by the Governor in Council for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*. This request was made, on behalf of the Lieutenant Governor in Council for Alberta, by the Minister of Service Alberta, to the federal Ministers of Justice and of Industry.

In the request, the Minister of Service Alberta noted that the province's Lieutenant Governor in Council had approved a regulation which, once fully in force, would provide a number of substantive protections for recipients of payday loans in Alberta, including a limit on the cost of borrowing for payday loan agreements. The regulation is the *Payday Loans Regulation*, A.R. 157/2009. The protections in the regulation include, *inter alia*,

- prohibitions on rollovers (repeat loans, which can become particularly expensive for consumers);
- a cooling-off period that allows consumers to cancel their loans without charge if they choose to do so by the end of the second business day after the time the loan was provided;
- specific contractual disclosure requirements, such as disclosure of the complete cost of borrowing expressed as an annual percentage rate;
- a licensing regime;
- a prohibition on requiring that the loan be due before the first day on which the borrower will receive his or her pay;
- limits on debt collection practices;
- a prohibition on tied selling;
- a requirement that a sign visible to borrowers be placed on the premises, setting out the maximum cost of borrowing in plain language; and
- a limit on the cost of borrowing of \$23 per \$100 borrowed.

Alberta brought the *Payday Loans Regulation* into force on September 1, 2009, with the exception of section 17 (setting a limit on the cost of borrowing), which Alberta plans to bring into force in January 2010 or possibly sooner.

The *Payday Loans Regulation* fulfills the requirements for designation as set out in subsection 347.1(3) of the *Criminal Code*, which states that "the Governor in Council shall, by order and at the request of the lieutenant governor in council of a province, designate the province for the purposes of this section if the province has legislative measures that protect recipients of payday loans and that provide for limits on the total cost of borrowing under the agreements."

The regime is very narrow in scope, applying only to payday lenders; it therefore has no effect on other sectors. Similarly, the federal designation has no impact on the application of section 347, outside of a narrowly defined set of payday lending agreements provided by payday lenders that are licensed by the province.

Background on the designation process

The designation process plays an important role in determining whether section 347 of the *Criminal Code*, the criminal interest rate provision, and section 2 of the *Interest Act* will apply to

La demande de désignation de l'Alberta : contexte

Le 13 juin 2009, le gouvernement de l'Alberta a envoyé au gouverneur en conseil une lettre dans laquelle il lui demandait de procéder à une désignation pour l'application de l'article 347.1 du *Code criminel*. Cette demande a été présentée, au nom du lieutenant-gouverneur en conseil de l'Alberta, par le ministre responsable de Service Alberta, aux ministres fédéraux de la Justice et de l'Industrie.

Dans sa demande, le ministre de Service Alberta note que le lieutenant-gouverneur en conseil de la province a approuvé un règlement qui, une fois en vigueur, permettra de mettre en œuvre un certain nombre de mesures propres à bien protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire dans la province, notamment de limiter le coût d'emprunt dans les contrats de prêts sur salaire. Le règlement en question est le *Payday Loans Regulation*, A.R. 157/2009. Voici quelques-unes des mesures de protection prévues par ce règlement :

- l'interdiction de reconduire des prêts (les prêts à répétition, qui peuvent devenir particulièrement dispendieux pour les consommateurs);
- une période de réflexion permettant aux consommateurs d'annuler leurs prêts sans frais s'ils décident de le faire avant la fin du prochain jour ouvrable suivant le jour où ils ont contracté le prêt;
- des exigences particulières en matière de divulgation contractuelle, comme la divulgation du coût d'emprunt total exprimé en taux de pourcentage annuel;
- un régime de licences;
- l'interdiction d'exiger que le prêt soit exigible avant la date à laquelle l'emprunteur reçoit sa paie;
- des restrictions à l'égard des pratiques en matière de recouvrement des créances;
- l'interdiction d'effectuer des ventes liées;
- l'obligation de placer sur les lieux et à la vue des emprunteurs une enseigne indiquant clairement le coût d'emprunt maximum;
- une limite du coût d'emprunt de 23 \$ par 100 \$ dollars empruntés.

Le *Payday Loans Regulation* est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2009, à l'exception de l'article 17 (plafonnant le coût d'emprunt) dont l'entrée en vigueur est prévue pour janvier 2010 ou possiblement plus tôt.

Le *Payday Loans Regulation* répond aux critères relatifs à la désignation stipulés au paragraphe 347.1(3) du *Code criminel*, qui prévoit que « le gouverneur en conseil, à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de toute province, désigne par décret cette dernière pour l'application du présent article, à condition que celle-ci ait adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts ».

Le régime a une portée très étroite, s'appliquant seulement aux prêteurs sur salaire, et n'a donc pas d'effet sur les autres secteurs. De même, la désignation fédérale n'a pas d'incidence sur l'application de l'article 347, si ce n'est à un ensemble étroitement défini de conventions de prêts sur salaire que peuvent conclure les prêteurs sur salaire titulaires d'une licence délivrée par la province.

Contexte du processus de désignation

La désignation par décret joue un rôle important dans l'application, à certaines conventions de prêts sur salaire, de l'article 347 du *Code criminel*, soit la disposition relative au taux

certain payday loan agreements. Section 347 of the *Criminal Code* makes it an offence to enter into an agreement for, or receive payment of, interest at an effective annual interest rate exceeding 60 %.

Under section 347.1 of the *Criminal Code*, a payday loan agreement will be exempt from section 347 when

- (a) the payday loan is for \$1,500 or less and the term of the agreement is 62 days or less;
- (b) the payday lender is licensed or otherwise specifically authorized by the province or territory to provide payday loans; and
- (c) the province or territory has been designated by the Governor in Council.

In order for a province or territory to be designated by the Governor in Council, the province or territory must

- (a) request, through their Lieutenant Governor in Council, the federal designation; and
- (b) enact legislative measures that protect recipients of payday loans and provide for a limit on the total cost of borrowing under payday loan agreements.

In practical terms, to seek a designation, the provincial/territorial minister responsible for consumer affairs writes to the federal Ministers of Justice and of Industry and requests it. Accompanying its letter, the province/territory provides

- (a) a copy of its Order in Council, issued by the Lieutenant Governor in Council, seeking designation for the purpose of section 347.1; and
- (b) the provincial/territorial legislation and, as applicable, regulations which demonstrate that it has legislative measures in place to protect recipients of payday loans, including that the payday lenders are licensed or otherwise specifically authorized to enter into payday loan agreements and that the legislation provides for limits on the total cost of borrowing.

Upon receipt of the letter and a determination on whether the criteria for designation have been met, the Ministers of Justice and of Industry make a joint recommendation on whether to grant the designation via Order in Council. If designation is approved, the coming into force of the federal Order in Council may be tied to a future named event, such as the coming into force of the provincial/territorial legislative measures.

At the time of sending the provincial/territorial request for designation, it is sufficient for the province/territory to have a mechanism in place for setting a maximum cost of borrowing for payday loans. It is not necessary that the province/territory already have set the maximum cost of borrowing at that time. However, final approval of the designation cannot be made until such time as a specific maximum cost of borrowing has been determined by the province/territory. The subsequent coming into force of the designation then coincides with the coming into force of the provincial/territorial legislative measures.

Decisions respecting the content of the provincial legislative measures, including the cost of borrowing limit, are made by the provincial legislatures and authorities, and the content of such measures may therefore vary from one province to another. It is nonetheless the case that, as a consequence of federal/provincial collaboration on this issue for a number of years, the legislative and regulatory protections for borrowers are very similar throughout much of Canada, although the cost of borrowing limits have varied somewhat.

A designation Order may be revoked pursuant to subsection 347.1(4) of the *Criminal Code* if the province no longer has

d'intérêt criminel, et de l'article 2 de la *Loi sur l'intérêt*. L'article 347 du *Code criminel* érige en infraction le fait de conclure une convention pour percevoir des intérêts à un taux annuel effectif supérieur à 60 % ou de percevoir des intérêts à un tel taux.

En vertu de l'article 347.1, une convention de prêt sur salaire sera exemptée de l'application de l'article 347 si :

- a) la somme prêtée sur salaire est d'au plus 1 500 \$ et la durée de la convention est d'au plus 62 jours;
- b) le prêteur sur salaire est titulaire d'une licence ou de toute autre forme d'autorisation expresse de la province ou du territoire lui permettant d'accorder des prêts sur salaire;
- c) la province ou le territoire est désigné par le gouverneur en conseil.

Pour qu'une province ou un territoire soit désigné par le gouverneur en conseil, la province ou le territoire doit :

- a) demander, par l'entremise de son lieutenant-gouverneur en conseil, une désignation au gouvernement fédéral;
- b) adopter des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts sur salaire.

En pratique, le ministre provincial ou territorial responsable de la consommation écrit aux ministres fédéraux de la Justice et de l'Industrie et leur demande de procéder à la désignation. Il joint à sa lettre :

- a) une copie du décret, pris par le lieutenant-gouverneur en conseil, en vertu duquel il demande la désignation fédérale pour l'application de l'article 347.1;
- b) la loi et, le cas échéant, le règlement qui démontrent que la province ou le territoire a adopté les mesures législatives nécessaires pour protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire, y compris une mesure selon laquelle le prêteur sur salaire doit être titulaire d'une licence ou d'une autre forme d'autorisation expresse lui permettant de conclure une convention de prêt sur salaire, et que ces mesures fixent un plafond au coût total des prêts.

Après avoir reçu la lettre et déterminé si les conditions préalables à la désignation sont remplies, les ministres de la Justice et de l'Industrie recommandent ou non au gouverneur en conseil d'accorder par décret la désignation. Si la désignation est approuvée, l'entrée en vigueur du décret fédéral pourrait être subordonnée à un événement futur, par exemple à l'entrée en vigueur des mesures législatives provinciales ou territoriales.

Au moment où la demande de désignation est envoyée, il suffit que la province ou le territoire ait mis en place un mécanisme de plafonnement du coût des prêts sur salaire; il n'est pas nécessaire que la province ou le territoire ait déjà établi le coût maximum exact. Toutefois, la désignation ne peut être accordée avant que le coût maximum d'emprunt ait été déterminé par la province ou le territoire. L'entrée en vigueur de la désignation coïncidera alors avec l'entrée en vigueur des mesures provinciales ou territoriales.

Ce sont le législateur et les instances compétentes de la province qui prennent les décisions quant au contenu des mesures législatives et réglementaires, y inclus le plafond au coût total d'emprunt. Les dispositions peuvent donc varier d'une province à l'autre. Néanmoins, en raison d'une collaboration fédérale-provinciale qui se poursuit depuis un certain nombre d'années, les dispositions de protection du consommateur se ressemblent beaucoup presque dans l'ensemble du Canada, bien que les limites au coût total des prêts varient quelque peu.

Le paragraphe 347.1(4) du *Code criminel* permet de révoquer un décret de désignation si les mesures provinciales visées à

in force measures that meet the criteria set out in section 347.1, or if the Lieutenant Governor in Council of the province asks the Governor in Council to revoke the designation Order.

Once designated, a province may, from time to time, modify the content of its regulatory regime. However, as long as the modified measures meet the criteria set out in section 347.1, there is no need for the Governor in Council to revoke the designation pursuant to subsection 347.1(4).

Regulatory and non-regulatory options considered

Subsection 347.1(3) of the *Criminal Code* states clearly that an Order in Council is the only mechanism available to designate the province of Alberta for the purposes of section 347.1 of that Act.

Benefits and costs

There are no costs or benefits associated directly with the proposed Order. Any costs or benefits would be accrued by Albertans by virtue of the implementation of the provincial regulatory framework. There will be some regulatory costs for payday lenders in the province, most concretely in the form of an annual licensing fee for each payday lending store, payable to the province.

There will be other impacts on payday lenders resulting from the new cost of borrowing limit of \$23 per \$100 loaned. Thus, those payday lenders who currently charge more than that limit will have to lower their charges to consumers in order to continue doing business. At the same time, the payday lenders will benefit from regulatory stability that has been absent up until the present time.

Consumers of payday loans in Alberta will benefit to the extent that charges for payday loans are lowered. Benefits to consumers also include greater consumer protection, as an industry that was not regulated to date will become subject to new requirements for disclosure and contracting, and prohibitions on certain business practices such as rollovers.

Consultation

Extensive federal, provincial and territorial (F/P/T) discussions, along with public consultations, took place over a period of nine years leading up to the development of Bill C-26, *An Act to amend the Criminal Code (criminal interest rate)* [S.C. 2007, c. 9]. Bill C-26 came into force upon receiving Royal Assent on May 3, 2007, and added section 347.1 to the *Criminal Code*.

The F/P/T governments first discussed the exemption of payday loans from the application of section 347 of the *Criminal Code* in 1998. In 1999, after initial discussions among F/P/T Ministers responsible for Justice, F/P/T Consumer Ministers, represented federally by the Minister of Industry, asked the Consumer Measures Committee, a working group of senior F/P/T officials, to examine issues surrounding the alternative consumer credit industry. This industry includes, for example, pawnbrokers and rent-to-own outlets, in addition to payday lenders.

In 2000, the Consumer Measures Committee conducted a public roundtable in Vancouver, bringing together stakeholders from industry and consumer organizations to gather their views about appropriate means of regulation of the alternative credit market. This roundtable was followed by a questionnaire sent to major payday lenders with the objective of gaining more information on how the payday lending industry operates.

l'article 347.1 ne sont plus en vigueur, ou si le lieutenant gouverneur en conseil de la province demande au gouverneur en conseil de révoquer le décret de désignation.

Une fois désignée, la province peut, s'il y a lieu, modifier le contenu de son cadre réglementaire. Toutefois, tant que les mesures modifiées satisfont aux critères énoncés à l'article 347.1, il n'est pas nécessaire que le gouverneur en conseil révoque cette désignation conformément au paragraphe 347.1(4).

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le paragraphe 347.1(3) du *Code criminel* prévoit clairement que la désignation de la province d'Alberta pour l'application de l'article 347.1 de cette loi ne peut se faire que par décret.

Avantages et coûts

Il n'y a pas de coûts ou d'avantages associés directement au projet de décret fédéral. Si tant est qu'il y en ait, les coûts ou les avantages reviennent aux habitants de l'Alberta en raison de la mise en œuvre du cadre de réglementation provincial. Les prêteurs sur salaire en activité dans la province devront assumer certains coûts réglementaires, plus concrètement sous la forme d'un droit de licence annuel pour chaque établissement de prêt sur salaire, payable à la province.

La nouvelle limite au coût total d'emprunt de 23 \$ par 100 \$ aura aussi des effets sur les prêteurs sur salaire. Ainsi, les prêteurs sur salaire qui appliquent des taux supérieurs à cette limite devront réduire les frais qu'ils imposent aux consommateurs afin de pouvoir poursuivre leurs activités. Par ailleurs, les prêteurs sur salaire bénéficieront d'une stabilité réglementaire qui était absente jusqu'à présent.

Les clients des prêteurs sur salaire de l'Alberta profiteront du projet de décret dans la mesure où les coûts des prêts sur salaire seront réduits. Les consommateurs bénéficieront également d'une plus grande protection, étant donné que cette industrie, qui n'était pas réglementée à ce jour, deviendra assujettie à de nouvelles dispositions sur la divulgation et les contrats, et à des interdictions touchant certaines pratiques commerciales comme la reconduction des prêts.

Consultation

De vastes discussions fédérales, provinciales et territoriales (FPT), ainsi que des consultations publiques, se sont poursuivies sur une période de neuf ans et ont mené à l'élaboration du projet de loi C-26, *Loi modifiant le Code criminel (taux d'intérêt criminel)* [L.C. 2007, ch. 9]. Le projet de loi C-26 est entré en vigueur à la date de la sanction royale, le 3 mai 2007, ajoutant l'article 347.1 au *Code criminel*.

Les administrations FPT ont discuté pour la première fois en 1998 de la possibilité d'exclure les prêts sur salaire du champ d'application de l'article 347 du *Code criminel*. En 1999, après des discussions préliminaires entre les ministres FPT responsables de la Justice, les ministres FPT responsables de la Protection du consommateur (au fédéral, le ministre de l'Industrie) ont demandé au Comité des mesures en matière de consommation, groupe de travail formé de hauts fonctionnaires FPT, d'examiner les questions relatives à l'industrie parallèle du prêt à la consommation. Cette industrie comprend notamment les prêteurs sur gages et les établissements de types « louer pour acheter » et de prêts sur salaire.

En 2000, le Comité a tenu à Vancouver une table ronde publique réunissant des intervenants de l'industrie et des organismes de protection des consommateurs, afin de recueillir leurs points de vue sur les moyens de réglementer adéquatement le marché parallèle du crédit. Par la suite, un questionnaire a été transmis aux principaux prêteurs sur salaire dans le but d'en savoir davantage sur le fonctionnement de l'industrie des prêts sur salaire.

In 2002, the Consumer Measures Committee held a public stakeholder consultation to examine possible amendments to section 347 of the *Criminal Code* to accommodate regulation of the payday lending industry. In 2004 and 2005, the Consumer Measures Committee consulted the public again to examine the appropriate elements of a consumer protection framework to regulate the payday lending industry. Both consultations involved direct mailings to major industry and consumer groups as well as to other interested parties. In addition, the consultation documents were made available to the general public via the Internet.

These various consultations showed that the majority of stakeholders from industry agreed that amendments to the *Criminal Code*, which permit certain payday loan agreements to be exempt from section 347, accompanied by an applicable consumer protection regulatory framework, would be an appropriate approach. This view was also held by the majority of consumer groups and most academics consulted. Some consumer groups, however, indicated that there should be no exemption from section 347, and that the provision should be strictly enforced by the provinces and territories.

Alberta has engaged in its own public consultations in developing its consumer protection measures respecting payday lending. The introduction of the *Payday Loans Regulation* was preceded by extensive province-wide consultation; this work was carried out by a committee of provincial government officials called the Payday Loan Business Regulation Working Committee. In February 2008, a questionnaire was posted online and mailed to all payday lending companies in the province and other stakeholders. In April 2008, Alberta officials met with payday lending industry and consumer stakeholders. In December 2008 and January 2009, Léger Marketing was commissioned to conduct a public opinion survey and focus groups “to further inform the Government of Alberta about issues to take into consideration when considering and drafting regulations for the payday loan industry.” (See Service Alberta: Payday Loan Business Regulation Consultation, A Report on Stakeholder Input by the Payday Loan Business Regulation Working Committee, June 2009, www.servicealberta.gov.ab.ca/pdf/consumers/Payday_Loan_Consultation_Report.pdf.)

Implementation, enforcement and service standards

If a decision to issue a designation Order is made, federal officials would inform Alberta officials immediately. The Order would come into force on the first day upon which Alberta's complete regulatory framework relating to payday loans has come into force. The province would notify the industry and the public of the new requirements and protections in accordance with its own normal regulatory practices.

The protection of consumers within the payday lending industry is a matter of provincial jurisdiction. Therefore, the task of the Government of Canada, once the designation is made, is to monitor to ensure that Alberta continues to have measures that protect recipients of payday loans, including maximum cost of borrowing charges. If at some point measures that meet those criteria are no longer in effect in the province, then the Governor in Council would revoke the designation in accordance with subsection 347.1(4) of the *Criminal Code*.

En 2002, le Comité a mené une consultation publique auprès des intervenants afin d'examiner les modifications qui pourraient être apportées à l'article 347 du *Code criminel* en fonction de la réglementation de l'industrie du prêt sur salaire. En 2004 et 2005, il a consulté le public à nouveau afin d'établir un cadre de protection des consommateurs propre à réglementer l'industrie du prêt sur salaire. Pour chacune de ces consultations, des questionnaires ont été envoyés directement aux principaux représentants de l'industrie et de la protection des consommateurs, ainsi qu'à d'autres parties intéressées. De plus, les documents de consultation ont été rendus publics sur Internet.

Ces diverses consultations ont révélé que la majorité des intervenants de l'industrie convenaient que des modifications au *Code criminel* permettant l'exemption de certaines conventions de prêt sur salaire du champ d'application de l'article 347, accompagnée d'un cadre réglementaire de protection des consommateurs, constitueraient une bonne approche. La majorité des groupes de protection des consommateurs et des universitaires consultés partageaient cette opinion. Certains groupes de protection des consommateurs se sont cependant opposés à l'exemption au champ d'application de l'article 347, indiquant que ses dispositions devraient être appliquées rigoureusement par les provinces et les territoires.

L'Alberta a tenu des consultations publiques dans le cadre de l'élaboration de ses mesures de protection du consommateur reliées au prêt sur salaire. L'adoption du *Payday Loans Regulation* a été précédée d'une consultation à l'échelle provinciale; ce travail a été accompli par un comité, formé des représentants du gouvernement provincial, appelé le Payday Loan Business Regulation Working Committee (groupe de travail chargé de l'établissement d'un règlement visant les activités de prêts sur salaire). En février 2008, un questionnaire a été affiché en ligne et posté à toutes les sociétés de prêts sur salaire de la province ainsi qu'à d'autres intervenants. En avril 2008, les représentants du gouvernement de l'Alberta ont rencontré des intervenants de l'industrie de prêts sur salaire et des consommateurs. En décembre 2008 et en janvier 2009, la firme Léger Marketing a été chargée de réaliser un sondage d'opinion publique et d'organiser des groupes de consultation [traduction] « afin de renseigner davantage le gouvernement de l'Alberta sur les questions à prendre en considération lors de l'étude et de la rédaction d'un règlement visant l'industrie des prêts sur salaire ». (Voir le document de Service Alberta : Payday Loan Business Regulation Consultation, A Report on Stakeholder Input by the Payday Loan Business Regulation Working Committee, June 2009, à l'adresse : www.servicealberta.gov.ab.ca/pdf/consumers/Payday_Loan_Consultation_Report.pdf.)

Mise en œuvre, application et normes de service

Les responsables fédéraux informeront leurs homologues de l'Alberta une fois que le Décret aura été pris. Le Décret entre en vigueur le premier jour où l'ensemble des mesures législatives de l'Alberta entre en vigueur. La province informera l'industrie et le public des nouvelles exigences et mesures de protection conformément à ses pratiques de réglementation normales.

La protection des consommateurs au sein de l'industrie du prêt sur salaire relève de la compétence des provinces. Une fois que la désignation sera accordée, le gouvernement du Canada aura donc comme tâche de veiller à ce que l'Alberta maintienne les mesures qui permettent de protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire, dont le coût maximum des frais d'emprunt. Advenant que de telles mesures qui respectent ces critères ne soient plus en vigueur dans la province, le gouverneur en conseil révoquera la désignation conformément au paragraphe 347.1(4) du *Code criminel*.

Performance measurement and evaluation

The objective of the Order is to ensure that Alberta has the flexibility to protect recipients of payday loans within the province. Evaluating the effectiveness of the Alberta regulation in protecting that province's payday lending recipients is the responsibility of the province itself, as the matter falls within its jurisdiction. However, the Government of Canada would monitor to ensure that Alberta continues to have legislative measures that meet the criteria of subsection 347.1(3). A revocation order in accordance with subsection 347.1(4) would be made if the required provincial measures are no longer in effect.

Contacts

Paula Clarke
Counsel
Criminal Law Policy Section
Department of Justice
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-957-4728
Fax: 613-941-9310
Email: paula.clarke@justice.gc.ca

David Clarke
Senior Policy Analyst
Office of Consumer Affairs
Industry Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: 613-957-8717
Fax: 613-952-6927
Email: david.clarke@ic.gc.ca

Mesures de rendement et évaluation

Le projet de décret a pour objectif de faire en sorte que l'Alberta dispose de la souplesse nécessaire pour protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire dans la province. L'évaluation de l'efficacité du règlement adopté par l'Alberta pour protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire dans la province incombe au gouvernement provincial, puisque la question relève de sa compétence. Toutefois, le gouvernement du Canada veillera à ce que des mesures législatives qui répondent aux critères du paragraphe 347.1(3) soient maintenues en Alberta. Un décret de révocation sera pris en vertu du paragraphe 347.1(4), si de telles mesures provinciales ne sont plus en vigueur.

Personnes-ressources

Paula Clarke
Avocate
Section de la politique en matière de droit pénal
Ministère de la Justice
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-957-4728
Télécopieur : 613-941-9310
Courriel : paula.clarke@justice.gc.ca

David Clarke
Analyste principal des politiques
Bureau de la consommation
Industrie Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : 613-957-8717
Télécopieur : 613-952-6927
Courriel : david.clarke@ic.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 347.1(3)^a of the *Criminal Code*^b, proposes to make the annexed *Order Designating Alberta for the Purposes of the Criminal Interest Rate Provisions of the Criminal Code*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Paula Clarke, Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice, 284 Wellington Street, Ottawa, Ontario K1A 0H8 (tel.: 613-957-4728; fax: 613-941-9310; e-mail: paula.clarke@justice.gc.ca) or David Clarke, Senior Policy Analyst, Office of Consumer Affairs, Industry Canada, 235 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0H5 (tel.: 613-957-8717; fax: 613-952-6927; e-mail: david.clarke@ic.gc.ca).

Ottawa, October 1, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 347.1(3)^a du *Code criminel*^b, se propose de prendre le *Décret de désignation de l'Alberta relativement aux dispositions sur le taux d'intérêt criminel du Code criminel*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Paula Clarke, avocate, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice, 284, rue Wellington, Ottawa (Ontario) K1A 0H8 (tél. : 613-957-4728; téléc. : 613-941-9310; courriel : paula.clarke@justice.gc.ca) ou à David Clarke, analyste principal des politiques, Bureau de la consommation, Industrie Canada, 235, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0H5 (tél. : 613-957-8717; téléc. : 613-952-6927; courriel : david.clarke@ic.gc.ca).

Ottawa, le 1^{er} octobre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 2007, c. 9, s. 2

^b R.S., c. C-46

^a L.C. 2007, ch. 9, art. 2

^b L.R., ch. C-46

**ORDER DESIGNATING ALBERTA FOR THE PURPOSES
OF THE CRIMINAL INTEREST RATE PROVISIONS
OF THE CRIMINAL CODE**

PROVINCE DESIGNATED

1. Alberta is designated for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force at 12:00 a.m. Mountain time on the first day on which section 17 of the *Payday Loans Regulation*, Alta. Reg. 157/2009, is in force.

[41-1-o]

**DÉCRET DE DÉSIGNATION DE L'ALBERTA
RELATIVEMENT AUX DISPOSITIONS SUR LE TAUX
D'INTÉRÊT CRIMINEL DU CODE CRIMINEL**

PROVINCE DÉSIGNÉE

1. L'Alberta est désignée pour l'application de l'article 347.1 du *Code criminel*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur à zéro heure, heure des Rocheuses, le premier jour où l'article 17 du règlement de l'Alberta intitulé *Payday Loans Regulation*, Alta. Reg. 157/2009 est en vigueur.

[41-1-o]

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Pacific Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: The proposed regulatory amendment is intended to allow the Pacific Pilotage Authority (the Authority), a Crown corporation listed in Schedule III to the *Financial Administration Act*, to operate on a self-sustaining financial basis.

Description: The proposed adjustments in the pilotage charges, which are consistent with the costs of providing the services, mainly result from service and collective agreement contract adjustments for 2010. The Authority also proposes to separate the fuel costs from other pilot launch costs and allow the fuel to be charged as per prices posted on the Natural Resources Canada Web site.

Cost-benefit statement: The proposed amendment is beneficial in that it will allow the Authority to cover its cost increases for 2010.

Business and consumer impacts: During consultation with the marine industry regarding the proposed amendment, the Authority noted the present worldwide economic situation and its impact on shipowners and operators.

Domestic and international coordination and cooperation: This proposal is not inconsistent nor does it interfere with the actions planned by other government departments/agencies or another level of government.

Issue

The proposed amendments to the *Pacific Pilotage Tariff Regulations* allow the Pacific Pilotage Authority (the Authority), a Crown corporation listed in Schedule III to the *Financial Administration Act*, to operate on a self-sustaining financial basis. The adjustments in the pilotage charges, which are consistent with the costs of providing the services, result from annual service and collective agreement contract adjustments for 2010.

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage du Pacifique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : La modification réglementaire proposée vise à permettre à l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration), une société d'État énoncée à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, de maintenir son autonomie financière.

Description : Le rajustement proposé aux droits de pilotage, conformes aux coûts de prestation de services, est principalement le résultat de rajustements au contrat de service et à la convention collective pour l'année 2010. L'Administration propose aussi de séparer les coûts de carburant des autres coûts de bateaux-pilotes pour permettre que le carburant soit facturé selon les prix affichés sur le site Web de Ressources naturelles Canada.

Énoncé des coûts et avantages : La modification proposée est utile, dans le sens où elle permettra à l'Administration de couvrir ses hausses de coûts pour l'année 2010.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Au cours des consultations qui ont été menées auprès de l'industrie maritime sur la modification proposée, l'Administration a noté la situation économique actuelle et son impact sur les propriétaires de navires et les exploitants.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Cette proposition ne va pas à l'encontre des mesures prévues par les autres ministères et organismes gouvernementaux ou d'autres ordres de gouvernement et n'interfère pas avec elles.

Question

Les modifications proposées au *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* permettent à l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration), une société d'État énoncée à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, de maintenir son autonomie financière. Le rajustement aux droits de pilotage, conformes aux coûts de prestation de services, est le résultat de rajustements au contrat de service annuel et à la convention collective pour l'année 2010.

Objectives

The Authority, which covers the areas between Washington State in the south to Alaska in the north, including the Vancouver Island and Fraser River areas, is responsible for operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the province of British Columbia. Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Description

To ensure financial self-sufficiency in each individual area, the Authority proposes to increase by 3% its general tariff for the following pilotage charges:

- pilotage assignments;
- time charges for bridge watches and minimum charges;
- cancellation charges, out-of-region charges, pilot boat charges, delay charges, short order charges and hampered ship charges.

The Authority is also proposing to separate the fuel charge portion from its pilot launch tariff. The fuel tariff charge portion will be adjusted monthly, based upon prices posted on the Natural Resources Canada Web site at http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2.

The only travel charge to change is the northern fee since the Authority's contract with a scheduled air carrier is ending in 2009, with the resultant increase of \$260 per assignment.

The Authority is also proposing to initiate a new charge of \$25 per boarding to fund portable pilotage units for the pilots.

These adjustments offset the increased costs in providing pilotage services and launch operations, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis.

Regulatory and non-regulatory options considered

The Authority has kept the cost of providing safe and efficient pilotage services at a minimum. Further reductions in operating costs are not deemed to be an alternative since they could reduce the quality of service provided.

The retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. However, the Authority rejected this status quo alternative since the proposed increase of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services provided to the industry. These amendments will ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while preventing cross-subsidization among the various pilotage districts.

Benefits and costs

The increase in the pilotage charges is consistent with the current costs of providing that service and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$1,682,000 in gross revenue. This will result in an average increase of \$146 per pilotage assignment for the users, the average cost of a pilotage assignment is currently \$4,630. Despite the increase, the Authority's pilotage rates will remain comparable with those of other competing West Coast ports, that also regularly adjust their rates;

Objectifs

L'Administration qui dessert la zone délimitée par l'État de Washington au sud et l'Alaska au nord, y compris les zones de l'île de Vancouver et celles entourant le fleuve Fraser, a pour mission de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de la Colombie-Britannique et ses eaux limitrophes. En vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), l'Administration fixe les tarifs des droits de pilotage équitables et raisonnables pour permettre le financement autonome de ses opérations.

Description

Afin d'assurer la rentabilité dans chacun des secteurs individuels, l'Administration propose une hausse du tarif de 3 % pour les droits de pilotage suivants :

- les affectations de pilotes;
- les droits horaires pour un quart à la passerelle et les droits minimums;
- les droits d'annulation, les droits à l'extérieur de la région, les droits pour un bateau-pilote, les droits de retard, les droits pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis et les droits pour navire difficile à manœuvrer.

L'Administration propose aussi de séparer la portion des droits de carburant de son tarif pour les bateaux-pilotes. La portion pour le droit de carburant sera ajustée mensuellement, sur la base des prix affichés sur le site Web de Ressources naturelles Canada à l'adresse suivante : http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2.

Le seul droit de voyage à changer est celui du nord puisque le contrat de l'Administration avec un transporteur aérien régulier se termine en 2009 avec une augmentation de 260 \$ par affectation.

L'Administration de pilotage propose aussi d'initier un nouveau droit de 25 \$ pour chaque embarquement afin de créer un fond qui servira à l'achat d'unités portables d'aide au pilotage.

Les augmentations tarifaires serviront à compenser les coûts liés à la prestation des services de pilotage et aux opérations de bateaux-pilotes afin que l'Administration puisse conserver son autonomie financière.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

L'Administration a maintenu le coût des services de pilotage sécuritaires et efficaces au plus faible niveau possible. De nouvelles réductions des coûts d'exploitation ne sont pas envisagées, car la qualité des services fournis pourrait en souffrir.

Le maintien du tarif actuel a également été étudié. Toutefois, l'Administration a rejeté cette option, car elle a besoin de la hausse tarifaire proposée pour compenser les coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage à l'industrie. Les modifications permettront d'assurer l'autonomie financière de l'Administration et de prévenir l'interfinancement entre les circonscriptions de pilotage.

Avantages et coûts

L'augmentation des droits de pilotage correspond aux coûts réels de la prestation de ce service, et on estime que ces hausses donneront lieu à une augmentation annuelle du revenu brut de 1 682 000 \$. Ceci donnera lieu à une augmentation moyenne de 146 \$ par affectation pour les usagers; présentement, le coût moyen d'une affectation de pilotage est de 4 630 \$. Malgré cette hausse, les taux de pilotage de l'Administration resteront comparables avec les taux des autres ports concurrents de la côte Ouest

therefore, there will be no impact on Canada's international competitiveness.

Cost-benefit statement	Year 1	Total NPV	Annualized value
A. Quantified impacts (Monetized)			
Benefits to PPA	\$1,682,000	\$1,682,000	\$1,682,000
Costs to industry	\$1,682,000	\$1,682,000	\$1,682,000
Net benefits	\$ -	\$ -	\$ -
B. Quantified impacts (Non-\$ terms)			
	-	-	-
C. Qualitative impacts			
Benefits	1. The Authority will continue to be financially self-sufficient. 2. Current service levels to industry will be maintained, thus ensuring a safe and efficient pilotage service.		

Strategic environmental analysis

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment of these amendments was conducted in the form of a preliminary scan. The strategic environmental assessment concluded that the amendments are not likely to have important environmental effects.

Consultation

The Authority has committed to regular consultation with the Chamber of Shipping (CS), which represents the shipping community on the west coast of British Columbia, along with other shipping community members including the North West Cruise-ship Association, agents, terminal operators and shipowners. This consultation covers all aspects of the Authority's operation including financial, operational and regulatory matters.

The Authority consulted the CS on June 8, 2009. By way of a letter dated September 9, 2009, the CS indicated its support of this proposed tariff increase for January 1, 2010.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the *Pilotage Act* provides that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by the Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Contact

Kevin Obermeyer
 President and Chief Executive Officer
 Pacific Pilotage Authority
 1130 West Pender Street, Suite 1000
 Vancouver, British Columbia
 V6E 4A4
 Telephone: 604-666-6771
 Fax: 604-666-1647
 Email: oberkev@ppa.gc.ca

qui ajustent également régulièrement leurs tarifs; il n'y aura donc pas d'impact sur la compétitivité internationale du Canada.

Énoncé des coûts-avantages	1 ^{re} année	Total VAN	Valeur annualisée
A. Incidences chiffrées (monétaire)			
Avantages pour l'Administration	1 682 000 \$	1 682 000 \$	1 682 000 \$
Coûts pour l'industrie	1 682 000 \$	1 682 000 \$	1 682 000 \$
Avantages nets	- \$	- \$	- \$
B. Incidences chiffrées (non en dollars)			
	-	-	-
C. Incidences qualitatives			
Avantages	1. L'Administration continuera de maintenir son autonomie financière. 2. Les niveaux de service actuels pour l'industrie seront maintenus, assurant ainsi un service de pilotage sécuritaire et efficace.		

Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999, et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique a été effectuée sous forme d'analyse préliminaire. L'évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que les modifications proposées n'auront vraisemblablement pas d'incidences importantes sur l'environnement.

Consultation

L'Administration s'est engagée à consulter périodiquement la Chamber of Shipping (CS), qui représente le milieu du transport maritime de la côte ouest de la Colombie-Britannique, ainsi que d'autres membres de la communauté maritime, notamment des membres de la North West Cruiseship Association, des agents, des exploitants de terminal maritime et des armateurs. Ces consultations visent tous les aspects des activités de l'Administration, y compris les aspects financiers, opérationnels et réglementaires.

Le 8 juin 2009, l'Administration a consulté la CS. Dans une lettre datée du 9 septembre 2009, la CS a approuvé l'augmentation tarifaire proposée pour le 1^{er} janvier 2010.

Mise en œuvre, application et normes de service

Selon l'article 45 de la *Loi sur le pilotage*, il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

Personne-ressource

Kevin Obermeyer
 Président et premier dirigeant
 Administration de pilotage du Pacifique
 1130, rue Pender Ouest, Bureau 1000
 Vancouver (Colombie-Britannique)
 V6E 4A4
 Téléphone : 604-666-6771
 Télécopieur : 604-666-1647
 Courriel : oberkev@ppa.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, that the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5^c of the *Canada Transportation Act*^d, may file a notice of objection setting out the grounds for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Vancouver, October 2, 2009

KEVIN OBERMEYER
Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority

**REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC
PILOTAGE TARIFF REGULATIONS****AMENDMENTS**

1. Subsections 6(2) and (3) of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*¹ are replaced by the following:

(2) Subject to subsection (4), for an assignment to a ship that is 226 m or more in overall length, the pilotage charge payable is the sum of

- (a) \$3.0930 multiplied by the pilotage unit, and
- (b) \$0.00904 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(3) Subject to subsection (4), for an assignment to a tethered tanker ship with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is \$5.139 multiplied by the pilotage unit.

(4) For an assignment to a tethered tanker ship that is 226 m or more in overall length with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is the sum of

- (a) \$4.4849 multiplied by the pilotage unit, and
- (b) \$0.01311 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(5) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the pilotage charge under this section is payable.

2. Section 7 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the time charge under this section is payable.

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b R.S., c. P-14

^c S.C. 2007, c. 19, s. 2

^d S.C. 1996, c. 10

¹ SOR/85-583

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, que l'Administration de pilotage du Pacifique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Vancouver, le 2 octobre 2009

Le premier dirigeant de
l'Administration de pilotage du Pacifique
KEVIN OBERMEYER

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR
LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DU PACIFIQUE****MODIFICATIONS**

1. Les paragraphes 6(2) et (3) du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*¹ sont remplacés par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire d'une longueur hors tout de 226 m ou plus, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- a) 3,0930 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,00904 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire-citerne d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 5,139 \$ par l'unité de pilotage.

(4) Pour toute affectation à un navire-citerne d'une longueur hors tout de 226 m ou plus et d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- a) 4,4849 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,01311 \$ multipliés par la jauge brute du navire.

(5) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application du présent article est double.

2. L'article 7 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit horaire à payer en application du présent article est double.

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.R., ch. P-14

^c L.C. 2007, ch. 19, art. 2

^d L.C. 1996, ch. 10

¹ DORS/85-583

3. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship shall not be less than \$823.82.

4. Subsections 10(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at Anacortes, Bellingham, Cherry Point or Ferndale, in the State of Washington, a charge of \$1,590 per pilot is payable in addition to any other charges.

(3) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at an out-of-Region location that is not listed in subsection (2), a charge of \$2,120 per pilot is payable in addition to any other charges.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 13:

13.1. For the purpose of creating a fund to enable the purchase of portable pilotage units (PPUs) for certain locations, on each occasion that a pilot boat is used to embark or disembark a pilot at a location set out in column 1 of Schedule 7, the charge set out in column 5 is payable.

13.2. On each occasion that a pilot boat is used to embark or disembark a pilot at a location set out in Schedule 8, the charge set out in the corresponding column for that location is payable. The reference price that is to be used to establish the price range set out in column 1 is the daily average wholesale (rack) price per litre for diesel in Vancouver, British Columbia, on the first business day of each month, as posted on the following Natural Resources Canada Internet site: http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2.

6. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

15. (1) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 06:00 and ends at 17:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$711.97 is payable in addition to any other charges.

(2) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 18:00 and ends at 05:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$1,423.94 is payable in addition to any other charges.

7. Section 16 of the Regulations is replaced by the following:

16. On each occasion that the master or agent of a ship who initiates a pilotage order fails to inform the Authority that the ship is a hampered ship that may require a bridge watch exceeding eight consecutive hours, a charge of \$1,337.71 is payable in addition to any other charges.

8. The portion of items 1 to 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Amount (\$)
1.	3,5444
2.	7,0888
3.	3,5444

3. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 823,82 \$.

4. Les paragraphes 10(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Lorsque le pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington, un droit de 1 590 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

(3) Lorsque le pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à un endroit qui se trouve à l'extérieur de la région et qui n'est pas énuméré au paragraphe (2), un droit de 2 120 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :

13.1. Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits à payer pour la création d'un fonds permettant l'achat d'unités de pilotage portables (UPP) pour certains endroits sont ceux qui figurent à la colonne 5.

13.2. Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à l'annexe 8, le droit à payer est celui qui figure à la colonne qui correspond à cet endroit. Le prix de référence à utiliser pour déterminer la fourchette de prix indiqués à la colonne 1 correspond à la moyenne quotidienne du prix de gros (à la rampe) au litre du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique), au premier jour ouvrable de chaque mois, qui est affiché sur le site Internet de Ressources naturelles Canada ci-après : http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2.

6. L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 6 h et se terminant à 17 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 711,97 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

(2) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 18 h et se terminant à 5 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 1 423,94 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

7. L'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

16. Un droit de pilotage de 1 337,71 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que le capitaine ou l'agent d'un navire qui donne un ordre de pilotage omet d'informer l'Administration que le navire est un navire difficile à manœuvrer qui peut nécessiter un quart à la passerelle de plus de huit heures consécutives.

8. Les passages des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant à la colonne 3 sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1.	3,5444
2.	7,0888
3.	3,5444

9. The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	177.91

10. The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	711.97
2.	177.99

11. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	177.99
2.	177.99
3.	177.99

12. The portion of item 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
3.	1,488

13. Schedule 7 to the Regulations is replaced by the Schedules 7 and 8 set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

14. These Regulations come into force on January 1, 2010.

SCHEDULE (Section 13)

SCHEDULE 7 (Sections 12, 13 and 13.1)

PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Location	Charge (\$)	Additional Charge	Pilot Boat Replacement Charge (\$)	Portable Pilotage Unit (PPU) Charge (\$)
1.	Brotchie Ledge	340	n/a	180	25
2.	Sand Heads	1,360	n/a	180	25
3.	Triple Islands	1,990	n/a	180	25
4.	Cape Beale	5,315	n/a	n/a	n/a
5.	Pine Island	3,500	n/a	n/a	n/a
6.	the entrance to Nanaimo Harbour	685	n/a	n/a	n/a

9. Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant à la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	177,91

10. Les passages des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant à la colonne 2 sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	711,97
2.	177,99

11. Les passages des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant à la colonne 2 sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)
1.	177,99
2.	177,99
3.	177,99

12. Le passage de l'article 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant à la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
3.	1 488

13. L'annexe 7 du même règlement est remplacée par les annexes 7 et 8 figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

ANNEXE (article 13)

ANNEXE 7 (articles 12, 13 et 13.1)

DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Endroit	Droit (\$)	Droit supplémentaire	Droit de remplacement pour bateau-pilote (\$)	Droit pour unités de pilotage portables (UPP) (\$)
1.	Haut-fond Brotchie	340	s/o	180	25
2.	Sand Heads	1 360	s/o	180	25
3.	Îles Triple	1 990	s/o	180	25
4.	Cap Beale	5 315	s/o	s/o	s/o
5.	Île Pine	3 500	s/o	s/o	s/o
6.	Entrée du port de Nanaimo	685	s/o	s/o	s/o

SCHEDULE 8
(Section 13.2)

PILOT BOAT FUEL CHARGES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Wholesale (rack) price for diesel in Vancouver, British Columbia (cents per litre)	Brotchie Ledge Charge (\$)	Sand Heads Charge (\$)	Triple Islands Charge (\$)
1.	up to 50.00	70	141	481
2.	50.01 to 60.00	78	160	546
3.	60.01 to 70.00	87	179	611
4.	70.01 to 80.00	95	198	676
5.	80.01 to 90.00	104	217	741
6.	90.01 to 100.00	112	236	806
7.	100.01 to 110.00	121	255	871
8.	110.01 to 120.00	129	274	936
9.	120.01 to 130.00	138	293	1,001
10.	130.01 to 140.00	146	312	1,066
11.	140.01 to 150.00	155	331	1,131
12.	150.01 to 160.00	163	350	1,196
13.	160.01 to 170.00	172	369	1,261
14.	170.01 to 180.00	180	388	1,326
15.	180.01 to 190.00	189	407	1,391
16.	190.01 to 200.00	197	426	1,456
17.	200.01 to 210.00	206	445	1,521
18.	over 210.00	214	464	1,586

[41-1-o]

ANNEXE 8
(article 13.2)

DROIT RELATIF AU CARBURANT POUR
BATEAU-PILOTE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Prix de gros (à la rampe) du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) (cents par litre)	Droit pour le haut-fond Brotchie (\$)	Droit pour Sand Heads (\$)	Droit pour les îles Triple (\$)
1.	Jusqu'à 50,00	70	141	481
2.	50,01 à 60,00	78	160	546
3.	60,01 à 70,00	87	179	611
4.	70,01 à 80,00	95	198	676
5.	80,01 à 90,00	104	217	741
6.	90,01 à 100,00	112	236	806
7.	100,01 à 110,00	121	255	871
8.	110,01 à 120,00	129	274	936
9.	120,01 à 130,00	138	293	1 001
10.	130,01 à 140,00	146	312	1 066
11.	140,01 à 150,00	155	331	1 131
12.	150,01 à 160,00	163	350	1 196
13.	160,01 à 170,00	172	369	1 261
14.	170,01 à 180,00	180	388	1 326
15.	180,01 à 190,00	189	407	1 391
16.	190,01 à 200,00	197	426	1 456
17.	200,01 à 210,00	206	445	1 521
18.	Plus de 210,00	214	464	1 586

[41-1-o]

Fire and Boat Drills Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* are being repealed and replaced by the proposed *Fire and 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 make the content concordant with the new CSA 2001 and its associated regulations.

Description: The proposed 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 proposed Regulations 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.

Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

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 (LMMC 2001), le Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie existant 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 proposé 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 actuelles 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 proposé renforce 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.

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 proposed 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.

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. Dans la majorité des cas, l'incidence ne sera pas importante.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le règlement proposé 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 qui nécessitent 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.

Issue

Passenger information and preparedness

The proposed 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 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 proposed 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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* require that a joint ship and shore fire drill take place, at least once every six months, with each port where firefighting assistance from a fire department on shore is available. Stakeholders have made many complaints about the impracticality or impossibility of meeting this requirement. In the existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations*, the onus is placed on the master of the vessel to ensure that these drills take place; doing so has 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, a lack 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

Question

Information communiquée aux passagers et état de préparation

Le règlement proposé 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 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 proposé avait été en vigueur, les pertes auraient pu être diminuées ou peut-être, dans certains cas, éliminées. 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 au moyen 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 existant exige 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 est 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 existant, il incombe au capitaine du bâtiment de veiller à ce que ces exercices aient lieu. Or, cela s'est 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

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 proposed 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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* make 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.

Objectives

The purpose of the proposed 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 proposed to improve passenger accounting and operational preparedness

A number of modifications are being proposed in response to the TSB recommendations. One of the recommendations being addressed is the requirement to develop effective passenger accounting. A section is being added to the proposed Regulations for all voyages that will require the master of a vessel 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 proposed 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.

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 proposé 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* existant 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 assurer une précision.

Objectifs

L'objectif de l'intervention réglementaire proposée 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 proposées pour améliorer le dénombrement des passagers et la préparation opérationnelle

Un certain nombre de modifications ont été proposées 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 proposé, relativement à tous les voyages, qui exigera que le capitaine d'un bâtiment veille à ce que lui soient consignés et 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 douze 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 faire la distinction 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 proposé 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.

The TSB has 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 proposed 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 marine safety inspectors 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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* only require the details of the different signal types to be recorded on the muster list.

Amendments to respond to requests from industry

Industry stakeholders have been expressing concerns regarding the requirement in the existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* to perform joint ship and shore fire drills. This requirement places the onus on the master of the vessel to ensure that this is accomplished. This has 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.

The definition of a “marine anti-exposure suit” has been added to the proposed Regulations, as there has been some confusion expressed by stakeholders as to what is meant by this term.

Concordance with the CSA 2001

Several modifications have been made and new definitions added to the proposed Regulations in order to comply with the new CSA 2001 and its associated regulations and conventions. The proposed 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*.

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 proposé 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 des inspecteurs de la sécurité maritime 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* existant exige 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 ont fait état de leurs préoccupations vis-à-vis de l'exigence du *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* existant pour effectuer des exercices d'incendie conjoints port-navire. Cette exigence rend le capitaine du bâtiment responsable de veiller à ce que cela soit fait. Cette exigence s'est 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.

La définition de « combinaison de protection contre les éléments » a été ajoutée dans le règlement proposé, car les intervenants ont fait part d'une certaine confusion quant à la signification de ce terme.

Conformité à la LMMC 2001

Plusieurs modifications ont été apportées au règlement proposé 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 proposé 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*.

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 a hundred times a day and the intent of this provision, 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 proposed 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 proposed Regulations. Although the proposed 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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* require the master to ensure that, before the vessel embarks on a voyage, a crew member to whom specific duties to be carried out during an emergency are assigned has been informed of the assignment of those duties and is capable of performing them. This requirement has been removed from the proposed 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 existing *Boat and Fire Drill and Means of Exit Regulations* is 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.

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 indiquer le nom 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 cent fois par jour et l'objectif de 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 proposé.

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 proposé. Bien que le règlement proposé 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* existant exige que le capitaine, avant que le bâtiment entreprenne un voyage, veille à ce que les membres d'équipage à qui des fonctions particulières à exécuter dans une situation d'urgence ont été assignées en soient informés et qu'ils soient capables de les exécuter. Cette exigence a été supprimée dans le règlement proposé 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* existant n'est 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.

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 proposed Regulations but is a pro-active measure on the part of the Government of the Northwest Territories. This shows a high degree of acceptance and willingness to implement the proposed 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.

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.

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

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 requéraient 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. Transports 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 proposé, 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 proposé, malgré les coûts qu'il sous-tend. La majorité des intervenants ont indiqué qu'ils ne devront pas engager de coûts additionnels, car ils consignent déjà ces renseignements, ou que les nouveaux coûts seront minimes.

Le rapport intitulé *Le transport maritime au Canada — 2006* 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 celles des transporteurs gouvernementaux s'élevaient à 194,15 millions de dollars.

Types d'intervenant (> 15 tonnes de jauge brute)	Nombre d'intervenants
Bateaux de pêche de > 150 tonnes de jauge brute	177
Bâtiments de l'État	118
Bâtiments de mer	40
Navire du personnel	1
Chalandes autopropulsées	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

Table — Continued

Cost-Benefit Statement			
A. Quantified impacts \$ (Expressed as a % of income)	Stakeholders	Base Year	Average Annual
Benefits:			
Elimination of joint ship and 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:			
- 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:			
Increased expenditure required by owners/operators on start-up of passenger accounting.			

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 proposed Regulations with the exceptions outlined below.

Tableau (suite)

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 :			
- 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 :			
Augmentation des dépenses requises de la part des propriétaires/exploitants au début du dénombrement des passagers.			

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 proposé avec les exceptions mentionnées ci-après.

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 proposed 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 proposed Regulations, and whether the master is required to have a muster list in this case. It was decided to amend the wording of the proposed 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 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 proposed 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 proposed Regulations; however, it was decided that naming a particular individual would be too prescriptive. Common sense for a mariner would dictate 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 CMC meetings and definitions of the terms infant, child and adult have been included in the proposed 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 proposed Regulations will 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 CMC meeting. These provisions have been re-worded in the proposed 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.

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 cet effet 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 proposé 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 proposé et le capitaine doit-il établir un rôle d'appel dans ce cas? On a décidé de modifier le libellé du règlement proposé 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 pour modifier les exigences, pour les bâtiments transportant des passagers 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 proposé 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 proposé. 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 proposé, 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 proposé comprendra 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 proposé afin d'en préciser

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 the proposed Regulations. Transport Canada officials are currently reviewing the proposed 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

Bonnie Turner
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AMXS)
Marine Safety, Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3008
Fax: 613-991-5670
Email: bonnie.turner@tc.gc.ca

l'objectif. Le risque ne tient pas du fait que le voyage se déroule la 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.

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 proposé. Les représentants de TC examinent actuellement le règlement proposé 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

Bonnie Turner
Gestionnaire de projets
Services de réglementation et assurance de la qualité (AMXS)
Sécurité maritime, Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3008
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : bonnie.turner@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 35(1)(e)^a and subsection 120(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, proposes to make the annexed *Fire and Boat Drills Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the publication date of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the publication date of this notice, and be addressed to Bonnie Turner, Regulatory Services and Quality Assurance, Marine Safety, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (tel.: 613-991-3008; fax: 613-991-5670; e-mail: bonnie.turner@tc.gc.ca; website: <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>).

Ottawa, October 1, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, 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, se propose de prendre le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Bonnie Turner, Services de réglementation et Assurance de la qualité, Sécurité maritime, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (tél. : 613-991-3008; téléc. : 613-991-5670; courriel : bonnie.turner@tc.gc.ca; site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>).

Ottawa, le 1^{er} octobre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

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

^b S.C. 2001, c. 26

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

^b L.C. 2001, ch. 26

FIRE AND BOAT DRILLS REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions	1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
“certificated person” « personne brevetée »	“certificated person” has the same meaning as in subsection 1(1) of the <i>Marine Personnel Regulations</i> .
“fire alarm signal” « signal d’alarme-incendie »	“fire alarm signal” means the continuous sounding of a vessel’s fire alarm.
“fishing vessel” « bâtiment de pêche »	“fishing vessel” has the same meaning as in subsection 1(1) of the <i>Marine Personnel Regulations</i> .
“general emergency alarm signal” « signal d’alarme générale en cas d’urgence »	“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 anti-exposure suit” « combinaison de protection contre les éléments »	“marine anti-exposure suit” means a suit that meets the requirements of section 2.4 of the 2003 edition of the <i>International Life-Saving Appliance Code</i> , published by the International Maritime Organization, as amended from time to time.
“marine evacuation system” « dispositif d’évacuation en mer »	“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” « voyage à proximité du littoral, classe 1 »	“near coastal voyage, Class 1” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i> .
“rescue boat” « canot de secours »	“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.
“sheltered waters voyage” « voyage en eaux abritées »	“sheltered waters voyage” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i> .
“survival craft” « bateau de sauvetage »	“survival craft” has the same meaning as in subsection 2(1) of the <i>Life Saving Equipment Regulations</i> .
“unlimited voyage” « voyage illimité »	“unlimited voyage” has the same meaning as in section 1 of the <i>Vessel Certificates Regulations</i> .
Interpretation of incorporated document	(2) For the purposes of section 2.4 of the 2003 edition of the <i>International Life-Saving Appliance Code</i> , published by the International Maritime Organization, as amended from time to time, “Administration” means the Minister.

RÈGLEMENT SUR LES EXERCICES D’INCENDIE ET D’EMBARCATION

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (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 » “survival craft”
« bâtiment de pêche » S’entend au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> .	« bâtiment de pêche » “fishing vessel”
« 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 » “rescue boat”
« combinaison de protection contre les éléments » Combinaison conforme aux exigences de l’article 2.4 de l’édition 2003 du <i>Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage</i> , publié par l’Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives.	« combinaison de protection contre les éléments » “marine anti-exposure suit”
« 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 » “marine evacuation system”
« personne brevetée » S’entend au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur le personnel maritime</i> .	« personne brevetée » “certificated person”
« 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 » “general emergency alarm signal”
« signal d’alarme-incendie » Sonnerie d’alarme-incendie continue du bâtiment.	« signal d’alarme-incendie » “fire alarm signal”
« voyage à proximité du littoral, classe 1 » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i> .	« voyage à proximité du littoral, classe 1 » “near coastal voyage, Class 1”
« voyage en eaux abritées » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i> .	« voyage en eaux abritées » “sheltered waters voyage”
« voyage illimité » S’entend au sens de l’article 1 du <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i> .	« voyage illimité » “unlimited voyage”
(2) Pour l’interprétation de l’article 2.4 de l’édition 2003 du <i>Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage</i> , publié par l’Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives, « Administration » vaut mention de « ministre ».	Interprétation du document incorporé

APPLICATION

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

APPLICATION

Application	2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments canadiens autopropulsés qui, selon le cas : a) sont assujettis à la Convention sur la sécurité; 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>.	Application
Exceptions	(2) Il ne s'applique pas : a) à l'égard des bâtiments de pêche d'une jauge brute de 150 ou moins; b) à l'égard des traversiers à câble; c) à l'égard des bâtiments d'une jauge brute de 15 ou moins transportant 12 passagers ou moins.	Exceptions

EMERGENCY INFORMATION

GENERAL

Muster lists	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.
Posting	(2) The master of the vessel shall ensure that the lists required under subsection (1) (a) are drawn up in either or both official languages, according to the needs of the crew; and (b) are conspicuously posted throughout the vessel, including the navigation bridge, the engine room and the crew accommodations.
Separate document	(3) The rescue boat muster list may be a document separate from the muster list or an addendum to it.
Exception	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 (a) has a crew of fewer than three members and carries passengers; or (b) has a crew of fewer than five members and does not carry passengers.

RENSEIGNEMENTS SUR LES MESURES D'URGENCE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Rôles d'appel	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.	Rôles d'appel
Affichage	(2) Il veille à ce que les rôles exigés par le paragraphe (1) : a) soient préparés dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, compte tenu des besoins de l'équipage; 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.	Affichage
Document distinct	(3) Le rôle d'appel pour canots de secours peut être un document distinct du rôle d'appel ou un addenda de celui-ci.	Document distinct
Exception	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 : a) le bâtiment compte moins de trois membres d'équipage et transporte des passagers; b) le bâtiment compte moins de cinq membres d'équipage et ne transporte pas de passagers.	Exception
Illustrations et consignes	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 : 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

Illustrations and instructions	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 (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.
--------------------------------	---

Posting	(2) The master of the vessel shall ensure that the illustrations and instructions required under subsection (1) (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.	(2) Il veille à ce que les illustrations et les consignes exigées par le paragraphe (1) : 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	6. The master of a vessel shall (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.	6. Il incombe au capitaine d'un bâtiment : 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	7. (1) The master of a vessel shall ensure that a muster list contains the following information: (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 (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, (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 <i>Marine Personnel Regulations</i>; 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.	7. (1) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que le rôle d'appel contienne les renseignements suivants : 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 : (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, (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;	Contenu
----------	---	---	---------

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.

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 *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.

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.

(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

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 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.

Exigences
supplémentaires

RESCUE BOAT MUSTER LIST

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.

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.

RÔLE D'APPEL POUR CANOTS DE SECOURS

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.

(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.

Contenu

Personnes brevetées

MEASURES RESPECTING VESSELS THAT CARRY PASSENGERS

PASSENGER COUNT AND DETAILS

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.

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;
- (b) a voyage longer than 12 hours; or
- (c) a voyage on which there is at least one assigned passenger berth.

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.

Information privacy

(3) Personal information recorded under this section may be used or disclosed only for search and rescue purposes.

Definitions

(4) The following definitions apply in subsection (1).

“adult”
« adulte »

“adult” means a person who is 12 years of age or older,

“child”
« enfant »

“child” means a person who is five years of age or older but under 12 years of age,

“infant”
« enfant en bas âge »

“infant” means a person who is under five years of age.

MESURES RELATIVES AUX BÂTIMENTS QUI TRANSPORTENT DES PASSAGERS

DÉNOMBREMENT ET PRÉCISIONS — PASSAGERS

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.

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;
- b) les voyages de plus de douze heures;
- c) les voyages pour lesquels il y a au moins une couchette de passager d'assignée.

(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.

(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.

(4) Les définitions qui suivent s'appliquent au paragraphe (1).

« adulte » Toute personne âgée de 12 ans ou plus.

« enfant » Toute personne âgée d'au moins 5 ans mais de moins de 12 ans.

« enfant en bas âge » Toute personne âgée de moins de 5 ans.

Dénombrement des passagers

Précisions sur les passagers

Renseignements consignés

Confidentialité des renseignements

Définitions

« adulte »
“adult”

« enfant »
“child”

« 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;
- (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.

(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;
- 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.

Exigences

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;

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 :

Fonctions de
l'équipage

- 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) 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.

- 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.

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

SORTIES

- Sorties **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.
- Conditions (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 dans une situation d'urgence si les conditions d'exploitation du bâtiment empêchent l'utilisation de plus d'une passerelle.

DRILLS

GENERAL

- 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.
- 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.
- 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.
- 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

EXERCICES

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- Avis **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.
- Déroulement de l'exercice **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.
- Équipement et installations **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.
- Rassemblement **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

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.

OBLIGATION TO HOLD AND TO PARTICIPATE IN DRILLS

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.

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.

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.

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.

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.

FIRE DRILLS

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.

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

- (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;

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.

OBLIGATION DE TENIR DES EXERCICES ET D'Y PARTICIPER

Intervalles

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.

(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

(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

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

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

EXERCICES D'INCENDIE

Prise en compte

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.

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) 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) 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 pump system is in proper working order;
- (g) testing two or more fire hoses under pressure so that each fire hose on the vessel is tested at least once every three months;
- (h) inspecting and testing the fire fighting equipment that is fitted or carried on the vessel, other than the fire fighting equipment referred to in paragraph (f) or (g), including
 - (i) fire fighters' outfits and other personal rescue equipment,
 - (ii) the sprinkler systems,
 - (iii) the fire alarm systems, and
 - (iv) the fire detection system;
- (i) inspecting and testing the relevant communications equipment, including the public address systems, alarm systems and klaxons;
- (j) inspecting and testing the emergency lighting and power systems;
- (k) preparing the survival craft and their equipment; and
- (l) checking the necessary arrangements for a subsequent abandonment of the vessel.

SURVIVAL CRAFT DRILLS

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.

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

- (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;

- 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 de la pompe fonctionne bien;
- g) mettre à l'essai deux ou plusieurs manches d'incendie sous pression de manière que chaque manche d'incendie du bâtiment soit mise à l'essai au moins une fois tous les trois mois;
- h) inspecter et mettre à l'essai l'équipement de lutte contre les incendies qui est installé ou transporté sur le bâtiment, autre que celui visé aux alinéas f) ou g), 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;
- i) inspecter et mettre à l'essai l'équipement de communication pertinent, y compris les systèmes de sonorisation, les systèmes d'alarme et les klaxons;
- j) inspecter et mettre à l'essai les dispositifs d'éclairage de secours et les groupes électrogènes de secours;
- k) préparer les bateaux de sauvetage et leur équipement;
- l) vérifier les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du bâtiment.

EXERCICES DE BATEAU DE SAUVETAGE

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

(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) 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;

	(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.	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.	
First drill	26. The master of a vessel shall ensure that a crew member who participates in a survival craft drill for the first time after joining the vessel dons an immersion suit or a marine anti-exposure suit.	26. Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que le membre d'équipage qui participe pour la première fois à un exercice de bateau de sauvetage, après être monté à bord du bâtiment, endosse une combinaison d'immersion ou une combinaison de protection contre les éléments.	Premier exercice
Lifeboats	27. (1) The master of a vessel that carries more than one lifeboat shall ensure that a different lifeboat is launched with the assigned crew on board 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.	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 avec, à son bord, 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 manœuvrées, 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.	Embarcations de sauvetage
Vessel at sea	(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 (a) each lifeboat is cleared and swung out at least once every month; and (b) each lifeboat is launched and manoeuvred in the water, by the assigned crew, at least once every three months.	(2) Lorsque le bâtiment est en mer, la mise à l'eau et la manœuvre 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 : a) chaque embarcation est dégagée et mise au dehors au moins une fois par mois; b) chaque embarcation est mise à l'eau et manœuvrée dans l'eau, au moins une fois tous les trois mois, par l'équipage chargé de la faire fonctionner.	Bâtiment en mer
Vessel under way	(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.	(3) Lorsque le bâtiment est en marche, son capitaine veille à ce que la mise à l'eau et la manœuvre 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.	Bâtiment en marche
Free-fall lifeboats — every three months	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 (a) board the lifeboats; (b) secure themselves properly in their seats; and (c) carry out the launch procedure up to but not including the actual release of the lifeboats.	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 : a) montent à bord des embarcations de sauvetage; b) s'attachent convenablement à leurs sièges; c) exécutent la procédure de mise à l'eau sans toutefois larguer réellement les embarcations de sauvetage.	Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre — tous les trois mois

Additional steps	(2) Once the crew members have commenced the launch procedure referred to in paragraph (1)(c), the master of the vessel shall ensure that (a) the lifeboats are either (i) free-fall launched with only the operating crew on board, or (ii) lowered into the water by means of the secondary means of launching without any crew on board; and (b) the lifeboats are manoeuvred in the water by the operating crew.	(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: a) à ce que les embarcations de sauvetage soient, selon le cas : (i) mises à l'eau en chute libre avec, à leur bord, seulement l'équipage chargé de les faire fonctionner, (ii) abaissées dans l'eau au moyen des dispositifs secondaires de mise à l'eau sans avoir de membres d'équipage à leur bord; b) à ce que les embarcations de sauvetage soient manœuvrées dans l'eau par l'équipage chargé de les faire fonctionner.	Mesures supplémentaires
Free-fall lifeboats — every six months	29. 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 <i>Guidelines for Simulated Launching of Free-Fall Lifeboats</i>, the Appendix to Annex 2 of MSC.1/Circ. 1206, <i>Measures to Prevent Accidents with Lifeboats</i>, published by the International Maritime Organization on May 26, 2006, as amended from time to time.	29. 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 <i>Directives pour la simulation de la mise à l'eau d'embarcations de sauvetage en chute libre</i>, à l'appendice de l'Annexe 2 de la circulaire MSC.1/Circ. 1206, <i>Directives concernant la sécurité pendant les exercices d'abandon du navire effectués avec des embarcations de sauvetage</i>, 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			
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 with the assigned crew on board.	(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 avec, à son bord, l'équipage chargé de le faire fonctionner.	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

Marine
anti-exposure
suits

32. During a rescue boat drill, every member of a rescue boat crew shall wear a marine anti-exposure suit.

32. Au cours d'un exercice de canot de secours, chaque membre d'équipage des canots de secours porte une combinaison de protection contre les éléments.

Combinaison
de protection
contre les
éléments

WATERTIGHT DOORS

Intervals

33. 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.

PORTES ÉTANCHES À L'EAU

33. 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

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

34. 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 :

Inspections

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

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

Voyage that
exceeds one
week

35. 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 33 is also held before the vessel embarks on the voyage.

35. 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 33 soit aussi tenu.

Voyages de
plus d'une
semaine

Daily
operation

36. 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.

36. 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

37. Nothing in sections 33 to 36 authorizes the opening of a watertight door or any other appliance that is required by any regulation to be kept closed.

37. Les articles 33 à 36 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

Required
information

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

- (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

CONSIGNATION DES RENSEIGNEMENTS

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

Renseignements
exigés

- 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 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

(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.

Entering records

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

(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.

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.

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.

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

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.

Consignation des renseignements

(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.

Autres documents

REPEAL AND COMING INTO FORCE

Repeal

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

Registration

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

ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Abrogation

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

Enregistrement

SCHEDULE

(Subsection 20(1) and sections 35 and 36)

FREQUENCY OF FIRE DRILLS AND SURVIVAL CRAFT DRILLS

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Vessel	Voyages	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

[41-1-o]

ANNEXE

(paragraphe 20(1) et articles 35 et 36)

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

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Bâtiment	Voyages	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

[41-1-o]

¹ SOR/2005-280

¹ DORS/2005-280

Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

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 adapted its requirements for child seats to account for heavier children in order to improve safety. The proposed *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (RSSR) would update and more closely align the Canadian requirements and testing procedures for child seats contained in the current *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations* with those recently adopted by the United States. This would allow for a wider variety of child seats to become available in Canada, as manufacturers would be able to design seats to one set of performance test requirements. This would also minimize the burden to manufacturers caused by different North American regulations.

This proposed amendment would provide child occupants with improved protection in the event of a collision by aligning the Canadian requirements with the United States requirements that involve the testing of child seats with more advanced test dummies and additional testing performance criteria. The sections relating to larger child seats in this proposed amendment have been in effect in Canada since May 2007 by means of successive interim orders, which this amendment would make permanent.

In addition, this proposed amendment introduces new lap/shoulder belt testing requirements to better reflect the use of child restraints in today's vehicles.

Finally, this amendment would reorganize the regulatory text to clarify the intent of some of the existing requirements.

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

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

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Au cours des deux dernières décennies, la taille moyenne des enfants a augmenté, mais les normes de sécurité relatives aux sièges pour enfant utilisés dans les véhicules automobiles n'ont pas évolué en conséquence. Reconnaisant cette évolution, les États-Unis ont récemment adapté leurs exigences en matière de sièges d'enfant afin de tenir compte de l'augmentation de la masse des enfants et d'accroître ainsi la sécurité. Le projet *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)* aurait pour effet de mettre à jour et de mieux harmoniser les exigences canadiennes et les protocoles d'essai en matière de sièges pour enfant contenus dans le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)* présentement en vigueur avec les exigences mises en place récemment par les États-Unis. Cette modification permettrait d'offrir une plus grande variété de sièges au Canada, étant donné que les fabricants seraient en mesure de concevoir des sièges en fonction d'une seule série d'exigences pour les essais de performance. La modification réduirait aussi la charge imposée aux fabricants en raison de différences entre les réglementations nord-américaines.

Ce projet de modification offrirait une meilleure protection aux enfants occupant un véhicule en cas de collision, en alignant les exigences canadiennes sur les exigences américaines, lesquelles comportent des essais de sièges pour enfant qui utilisent des mannequins d'essais de collision plus évolués et des critères de performance additionnels. Les parties ayant trait aux sièges pour enfant plus lourd de ce projet de modification sont en vigueur au Canada depuis mai 2007, au moyen d'arrêtés à effet provisoire successifs. Cette modification les incorporerait de façon permanente.

De plus, cette modification met en place de nouvelles exigences en matière d'essai avec une ceinture sous-abdominale/baudrier afin de mieux prendre en compte l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les véhicules d'aujourd'hui.

Enfin, cette modification permettrait de restructurer le texte réglementaire afin de préciser le but de certaines exigences actuelles.

Description et justification

Entre 1993 et 2006, les statistiques montrent une diminution de 21 % du nombre d'occupants de véhicules automobiles qui sont décédés dans des collisions. Cette tendance peut être attribuée à

vehicle designs, improved road designs, and reduced 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 cushions. The Canadian regulations for these devices are a major factor in their continuing improvement.

Historically, the Canadian and American restraint systems and booster cushion safety regulations have been closely aligned. However, this is no longer the case in several areas since the United States revised their requirements in 2003.

The Government's intention is to update the restraint systems and booster cushions safety regulations in three ways.

Firstly, the amendment proposes to improve safety by more closely aligning the Canadian restraint systems and booster cushions requirements with those of the United States by achieving the following goals:

1. *Aligning the infant restraint system mass limits and introducing larger child restraint systems*

The proposal would align the Canadian requirements with the United States requirements by increasing the occupant mass limits for infant restraint systems from 9 kg to 10 kg and increasing the child restraint system's occupant mass limit from 22 kg to 30 kg. In addition, all related United States testing protocols for this heavier mass limit would be adopted. These changes would 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.

2. *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 cushions to measure certain injury criteria. New, improved child-sized crash test dummies are available and would be used for the purposes of the regulation as referred to in the Test Methods incorporated by reference into the Regulations. In addition, the testing of the restraint systems or booster cushions would 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. This proposal would adopt this new standard seat assembly with some slight modifications, as well as most of the United States testing parameters and performance criteria.

3. *Introducing dynamic requirements for booster cushions*

Currently, the Canadian regulation requires static (non-moving) testing on booster cushions. It is proposed to

un certain nombre de facteurs, entre autres à une meilleure conception des véhicules, une conception plus soignée des routes et la réduction des comportements à haut risque comme le fait de ne pas boucler sa ceinture de sécurité ou de conduire avec les facultés affaiblies. Au cours de la même période, les statistiques montrent une diminution de moitié du nombre d'enfants se trouvant à bord d'un véhicule automobile qui sont décédés dans des accidents. Cette tendance peut être attribuée à une meilleure conception des ensembles de retenue pour enfant et des coussins d'appoint et à leur usage accru. La réglementation canadienne en ce qui a trait à ces dispositifs constitue 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 coussins d'appoint étaient étroitement harmonisées. Toutefois, ce n'est plus le cas sur plusieurs points, puisque les exigences américaines ont été modifiées en 2003.

L'intention du gouvernement est de mettre à jour le règlement sur les ensembles de retenue et coussins d'appoint à l'aide des trois moyens suivants.

Premièrement, la modification propose d'accroître la sécurité en harmonisant de façon plus étroite les exigences canadiennes relatives aux ensembles de retenue et aux coussins d'appoint avec celles en vigueur aux États-Unis par l'atteinte des objectifs suivants :

1. *Harmoniser les limites de masse des ensembles de retenue pour bébé et introduire des ensembles de retenue pour enfant de dimension plus grande*

La proposition permettrait 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. En outre, tous les protocoles d'essais connexes des États-Unis relativement à cette masse plus élevée seraient adoptés. Ces modifications accroîtraient la sécurité en favorisant l'utilisation d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant durant une période prolongée, avant de passer au prochain type d'ensembles de retenue.

2. *Adopter de nouveaux mannequins améliorés d'essais de collision adaptés à la taille d'un enfant, une nouvelle conception du siège normalisé ainsi que des critères de performance connexes*

Des mannequins d'essais de collision adaptés à la taille d'un enfant sont utilisés lors des essais d'ensembles de retenue ou de coussins d'appoint pour évaluer certains critères de blessure. De nouveaux mannequins d'essais de collision adaptés à la taille d'un enfant sont disponibles et seraient utilisés afin de satisfaire aux objectifs du Règlement visés par les méthodes d'essai, ces dernières étant incorporées par référence au Règlement. En outre, des essais d'ensembles de retenue ou de coussins d'appoint seraient effectués sur un siège normalisé de manière à ce que tous les fabricants puissent mettre à l'essai leurs produits de façon uniforme à l'aide du même équipement et de la même méthodologie. Les États-Unis ont mis au point un nouveau siège normalisé plus représentatif de plusieurs modèles actuels de sièges de véhicules. Cette proposition vise à adopter cette nouvelle conception de siège normalisé avec quelques modifications mineures ainsi que la plupart des paramètres d'essai et les critères de performance des États-Unis.

3. *Incorporer des exigences dynamiques en ce qui a trait aux coussins d'appoint*

À l'heure actuelle, la réglementation canadienne exige des essais statiques (au point fixe) des coussins d'appoint. Il est

introduce the new United States dynamic test requirements, similar to current infant and child restraint systems testing, which would improve the safety of booster cushions, consistent with the current United States regime.

Secondly, the Government proposes to retain the following six existing Canadian-specific requirements, while the seventh would be newly introduced.

1. *Specific Canadian administrative regulatory requirements*

Manufacturers of restraint systems or booster cushions would still have to conform to requirements that are administrative in nature. Such requirements apply to the National Safety Mark application process, importation and records.

2. *The need for labels, information and instructions to be provided in both of Canada's official languages*

In addition to providing information in both official languages, the proposal would 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.

3. *The minimum mass to use a booster cushion would remain at 18 kg*

The United States allows children starting at 13.6 kg to use booster cushions. 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 cushion. Therefore the proposal would not reduce the minimum Canadian mass requirements for the booster cushions.

4. *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. It is an optional requirement in the United States but would remain mandatory in Canada.

5. *Canadian-unique booster cushion deflection test*

The booster cushion 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 keeping the vehicle's seat belt properly positioned on the child's body. This test is a current Canadian requirement, and, although it is not required in the United States, Canada would continue to require it.

6. *Current Canadian-unique energy-absorbent material requirements*

Every surface that may come into contact with the head must be made out of energy-absorbent material that is within the specified range of force deflection prescribed by the Regulations. This test is a current Canadian requirement, and, although it is not required in the United States, Canada would maintain it.

proposé d'adopter les nouvelles exigences américaines relatives à la mise à l'essai dynamique, semblables à celles qui s'appliquent actuellement aux essais d'ensembles de retenue pour bébé et pour enfant, ce qui permettrait d'accroître la sécurité des coussins d'appoint, conformément au régime en vigueur aux États-Unis.

Deuxièmement, le gouvernement propose de maintenir les six exigences suivantes qui sont propres au Canada, alors que la septième serait une nouvelle exigence qui serait mise en place.

1. *Des exigences réglementaires administratives propres au Canada*

Les fabricants d'ensembles de retenue ou de coussins d'appoint seraient toujours tenus de se conformer aux exigences de nature administrative. De telles exigences s'appliquent au processus de demande d'apposition de l'étiquette de la marque nationale de sécurité, d'importation et de traitement des dossiers.

2. *L'obligation de fournir les étiquettes, les renseignements et les directives dans les deux langues officielles du Canada*

En plus d'exiger la communication des renseignements dans les deux langues officielles, la proposition rendrait plus visibles les renseignements, les directives d'installation et les 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.

3. *La masse minimale d'un enfant qui utilise un coussin d'appoint demeurerait de 18 kg*

Les États-Unis permettent que les enfants puissent utiliser des coussins d'appoint dès que leur masse atteint 13,6 kg. La recherche a démontré que les enfants de plus petite taille sont davantage en sécurité dans un ensemble de retenue pour enfant comportant un harnais à cinq points d'appui plutôt que lorsqu'ils utilisent un coussin d'appoint. Par conséquent, la proposition ne réduirait pas les exigences canadiennes minimales relatives à la masse pour les coussins d'appoint.

4. *Des essais d'inversion obligatoires des ensembles de retenue pour bébé et pour enfant*

Ces essais permettent de s'assurer qu'un ensemble de retenue pour enfant reste attaché à un siège d'aéronef en cas de turbulence, et que le mannequin d'essais de collision adapté à la taille d'un enfant soit également retenu au siège et ne risque pas de tomber. Il s'agit d'une exigence facultative aux États-Unis mais qui demeurerait obligatoire au Canada.

5. *Un essai de déformation des coussins d'appoint propre au Canada*

Un essai de déformation des coussins 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 ajustée étroitement au corps de l'enfant. Il s'agit d'une exigence canadienne, et, bien que cet essai ne soit pas requis aux États-Unis, le Canada continuera de l'exiger.

6. *Des exigences actuelles relatives aux matériaux capables d'absorber l'énergie propres au Canada*

Toute surface pouvant entrer en contact avec la tête doit être constituée de matériaux capables d'absorber l'énergie qui s'inscrivent dans l'étendue spécifique s'appliquant à la déformation par rapport à la force prévue par le Règlement. Cet essai constitue une exigence canadienne en vigueur, et, bien qu'il ne soit pas obligatoire aux États-Unis, le Canada continuera de l'exiger.

7. *Introduce the requirement for infant and child restraint systems to be tested using three-point lap/shoulder belts*

A new dynamic testing procedure requiring infant and child restraint systems to be tested when secured by a three-point lap/shoulder belt would be added to the existing dynamic tests. This would result in the Canadian standard seat assembly being the same as that of the United States, except for the addition of a three-point belt attachment system in the centre seating position. This would help ensure that restraint systems are tested using the types of seat belt systems and tethers that are installed in most new vehicles. This new requirement would be in line with an upcoming proposal for new passenger vehicles to be equipped with three-point lap/shoulder belts in all rear seating positions.

Thirdly, this proposal would reorganize the 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 instruction 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.

This proposal would enhance the safety of children who are occupants of vehicles and use an infant or child restraint system or a booster cushion. This proposal would also ensure that the Canadian and United States requirements remain 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 cushions 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 this proposed amendment pertaining to larger child seats 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

7. *Incorporer l'exigence pour que les ensembles de retenue pour bébé et pour enfant soient mis à l'essai à l'aide de ceintures sous-abdominales/ baudriers à trois points d'appui*

Une nouvelle procédure pour les essais dynamiques qui exige que les ensembles de retenue pour bébé et pour enfant soient mis à l'essai lorsqu'ils sont fixés par une ceinture de sécurité sous-abdominale/ baudrier à trois points d'appui sera ajoutée aux essais dynamiques actuels. Cela permettra d'harmoniser la norme canadienne relative à la conception de montage de siège normalisé avec la norme américaine, à l'exception de l'ajout d'un dispositif de fixation avec une ceinture de sécurité à trois points d'appui à la position assise au centre. Cela permettra de s'assurer que les ensembles de retenue sont mis à l'essai en utilisant les ensembles de ceintures de sécurité et d'attaches installés dans la plupart des nouveaux véhicules. Cette nouvelle exigence permettrait d'assurer la conformité à une proposition éventuelle voulant que les nouveaux véhicules de tourisme soient équipés de ceintures sous-abdominales/ baudriers à trois points d'appui à toutes les places assises à l'arrière.

Troisièmement, la présente proposition permettrait de restructurer le texte réglementaire afin de préciser le but de certaines exigences en présentant de nouvelles définitions, en rédigeant à nouveau certaines parties du texte, en remplaçant des mots, en ajoutant des détails ou des schémas, en corrigeant des erreurs quant aux renvois, en regroupant les renseignements et les directives d'installation par catégorie d'ensemble de retenue et en remplaçant la désignation de « coussin d'appoint » par « siège d'appoint » aux fins d'harmonisation avec celle qui s'applique aux États-Unis.

Cette proposition contribuerait à accroître la sécurité des enfants lorsqu'ils montent à bord d'un véhicule et qu'ils utilisent un ensemble de retenue pour bébé ou pour enfant ou un coussin d'appoint. Elle permettrait également d'assurer le maintien de l'harmonisation entre les exigences canadiennes et américaines en ce qui a trait aux protocoles d'essai les plus importants. La réglementation qui n'est pas étroitement harmonisée entraîne une augmentation des coûts pour les fabricants (coûts qui sont alors assumés par les consommateurs canadiens) en raison du nombre accru d'exigences au niveau des essais, et peut également contribuer à réduire le nombre d'ensembles de retenue et de coussins d'appoint offerts sur le marché canadien par les fabricants.

Consultation

Le ministère des Transports informe l'industrie automobile, les fabricants de siège pour enfant, les organismes de sécurité publique et le grand public des projets de modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Ils ont ainsi l'occasion de les commenter par lettre ou courriel. Le Ministère consulte aussi régulièrement, lors de réunions en personne ou de téléconférences, l'industrie automobile, les fabricants de siège pour enfant, les organismes de sécurité publique, la communauté policière, les provinces et les territoires ainsi que ses homologues internationaux tels que le Department of Transportation [le ministère des transports] des États-Unis ainsi que le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.

L'intention du Ministère de mettre à jour la réglementation en matière de sièges pour enfant fait partie de son plan de réglementation depuis décembre 2006. Les parties importantes de ce projet de modification ayant trait aux sièges pour enfant plus lourd sont en vigueur au Canada depuis mai 2007, au moyen d'arrêtés à effet provisoire successifs. Un arrêté provisoire permet au Ministère d'aligner temporairement ses exigences sur celles d'une autre juridiction, dans ce cas-ci sur celles des États-Unis. Ces arrêtés

increased-mass child seat products that were previously prohibited for use in Canada. This amendment would provide Canadians with more products to choose from and use legally on a permanent basis. No negative comments have been received to present.

The Government has worked with the provinces and territories to help ensure that the introduction of child seats for heavier children would be compatible with each of their in-vehicle use laws. Provinces and territories already have in-vehicle use legislation in place to accommodate the child seats for heavier children.

It is expected that this amendment will fall in line with the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and would support removing unnecessary technical barriers to trade.

Under the Department's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of this amendment was done. It was determined that this amendment would have no impact on the environment.

On May 20, 2009, an informal notice was sent by email to every major restraint system and booster cushion manufacturer. The purpose of the informal notice was to gather comments from manufacturers about the Government's intention to amend the regulations. On August 15, 2009, a Notice of Intent was issued, which outlined the Government's intention to amend the 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 (MTO) and Dorel Juvenile Group had several questions that were technical in nature. The panel members provided technical information on the proposed amendments. Formally, more precise comments are expected from various organizations now that the proposed Regulations, test methods and technical drawings are available to them.

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 (MVSr) or the RSSR, 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, Infrastructure and Communities. 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*.

provisaires ont permis aux Canadiens d'avoir accès à des sièges pour enfant offrant une limite de masse plus élevée, dont l'utilisation était auparavant interdite au Canada. Cette modification permettrait d'offrir aux Canadiens un plus grand choix de produits dont l'utilisation serait permise par la loi de façon permanente. Aucun commentaire négatif n'a été reçu depuis mai 2007.

Le gouvernement a travaillé avec les provinces et les territoires afin d'aider à s'assurer que l'introduction de sièges pour enfant conçus pour des enfants de masse plus élevée est compatible avec chacune de leurs lois portant sur l'utilisation des sièges utilisés à l'intérieur des véhicules. Les provinces et les territoires ont déjà des lois en vigueur qui permettent l'utilisation, à bord des véhicules, de sièges pour enfant conçus pour des enfants plus lourds.

Il est prévu que ce règlement se conformera à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et qu'il contribuera à éliminer des barrières techniques inutiles qui nuisent au commerce.

Une évaluation préliminaire des effets éventuels de cette modification a été menée en vertu de la politique d'évaluation environnementale stratégique du Ministère. Il a été déterminé que cette modification n'aurait aucun effet sur l'environnement.

Le 20 mai 2009, une note informelle a été envoyée par courriel à chacun des principaux fabricants d'ensembles de retenue et de coussins d'appoint. Le but de cette note informelle était de recueillir les commentaires des fabricants à propos de l'intention du gouvernement de modifier la réglementation. Le 15 août 2009, un avis d'intention a été publié, avis présentant un sommaire de l'intention du gouvernement de modifier la réglementation. À la suite de l'avis, une séance de consultation a été tenue à Ottawa, le 27 août 2009.

Des représentants de diverses organisations ont participé à la séance de consultation, soit en personne ou par téléconférence. La Juvenile Products Manufacturers Association (JPMA), le ministère des Transports de l'Ontario ainsi que le Dorel Juvenile Group ont posé plusieurs questions de nature technique. Les membres du groupe d'experts ont fourni de l'information technique concernant les modifications proposées. Des observations formelles et plus précises sont attendues de la part de diverses organisations maintenant que le règlement proposé, les méthodes d'essai ainsi que les dessins techniques leur sont disponibles.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les constructeurs de véhicules automobiles, les fabricants de sièges pour enfant et les importateurs sont chargés de s'assurer de la conformité de leurs produits aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ou du *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 constructeurs, des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, et en inspectant et en mettant à l'essai des véhicules ou du matériel obtenus sur le marché commercial. De plus, lorsqu'un défaut est décelé sur un véhicule ou du matériel, le constructeur, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Si un véhicule ou un siège pour enfant n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le constructeur, le fabricant ou l'importateur pourrait être passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, payer une amende en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*.

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, 17th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca

Please note: It is important that your submission be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses will not be sent to your submission. Any subsequent final regulation that is published in the *Canada Gazette*, Part II, would contain any changes that are made, along with a summary of the relevant comments received. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

Les règlements provinciaux et territoriaux font référence à certaines étiquettes apposées sur les sièges et les coussins d'appoint pour enfant. La marque nationale de sécurité est exigée par chaque province et territoire afin d'appliquer la législation en matière de sièges pour enfant et de coussins d'appoint.

Personne-ressource

Jeanfrancois Lalande
Ingénieur subalterne du développement réglementaire
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca

Nota : Il est important que vos observations soient portées à l'attention de la personne-ressource précitée avant la date limite. Les observations qui n'auront pas été envoyées directement à cette personne risquent de ne pas être prises en considération dans le cadre de ce projet de réglementation. Il n'y aura pas de réponse individuelle à vos observations. Tout règlement final ultérieur publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* englobera les modifications apportées, accompagnées d'un résumé des observations pertinentes reçues. Veuillez indiquer dans votre mémoire si vous désirez que vos observations ne soient pas publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, ou que votre nom n'y figure pas.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 45 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Jeanfrancois Lalande, Junior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 17th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (e-mail: jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca).

Ottawa, September 17, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quarante-cinq jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jeanfrancois Lalande, ingénieur subalterne de l'élaboration de la réglementation, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 17^e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : jeanfrancois.lalande@tc.gc.ca).

Ottawa, le 17 septembre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 1993, c. 16

^a L.C. 1993, ch. 16

MOTOR VEHICLE RESTRAINT SYSTEMS AND BOOSTER SEATS SAFETY REGULATIONS

PART 1

GENERAL

INTERPRETATION

Definitions	1. (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 an infant with special needs 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 disabled persons” « ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée »	“custom restraint system for disabled persons” means a restraint system — other than a mass-produced restraint system — for a specific disabled person.
“disabled person” « personne handicapée »	“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 child restraint system or built-in booster seat referred to in section 213.4 of Schedule IV to the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> , or a vehicle seat belt.
“infant” « bébé »	“infant” means a person who is incapable of walking unassisted and whose mass is 10 kg or less.
“infant with special needs” « bébé qui a des besoins spéciaux »	“infant with special needs” means an infant who is unable to use an infant restraint system and (a) who was born at less than 37 weeks’ gestation; (b) whose mass at birth was less than 2.2 kg; or (c) who has special breathing needs.
“lower connector system” « système d’attaches inférieures »	“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.

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

PARTIE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (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 à la structure d’un siège les forces exercées sur la courroie d’attache par l’ensemble de retenue ou le siège d’appoint 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 est incapable de marcher sans aide et dont la masse est d’au plus 10 kg.	« bébé » “infant”
« bébé qui a des besoins spéciaux » Bébé qui ne peut se servir d’un ensemble de retenue pour bébé et qui, selon le cas : a) est né à moins de trente-sept semaines de gestation; b) a une masse à la naissance inférieure à 2,2 kg; c) a des besoins respiratoires spéciaux.	« bébé qui a des besoins spéciaux » “infant with special needs”
« courroie d’attache » Dispositif qui est muni d’un crochet de la courroie d’attache et qui est fixé à la structure rigide de l’ensemble de retenue ou du siège d’appoint et qui transmet à l’ancrage d’attache prêt à utiliser les forces exercées par l’ensemble de retenue ou le siège d’appoint.	« courroie d’attache » “tether strap”
« 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.	« crochet de la courroie d’attache » “tether strap hook”
« dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs » Dispositif, autre qu’une ceinture de sécurité du véhicule, qui est conçu pour assujettir la partie inférieure d’un ensemble de retenue ou d’un siège d’appoint à un véhicule et qui transmet à la structure du véhicule ou à la structure d’un siège les forces exercées par l’ensemble de retenue ou le siège d’appoint et par l’occupant de l’un ou de l’autre.	« dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs » “lower universal anchorage system”
« DNT 209 » <i>Document de normes techniques n° 209 — Ceintures de sécurité</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 209 » “TSD 209”
« enfant » Personne dont la masse est supérieure à 10 kg et d’au plus 30 kg.	« enfant » “child”
« ensemble de retenue » Dispositif amovible conçu pour être utilisé avec le siège d’un véhicule pour retenir un bébé, un bébé qui a des besoins spéciaux, un enfant ou une personne handicapée. La présente définition exclut les ceintures de sécurité d’un véhicule et les sièges d’appoint.	« ensemble de retenue » “restraint system”

“lower universal anchorage system” « dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs »	“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 seat structure.	« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » Ensemble de retenue — non fabriqué en série — pour une personne handicapée spécifique.	« ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée » “custom restraint system for disabled persons”
“mass-produced” « fabriqué en série »	“mass-produced” means manufactured in small or large quantities, using only standard or uniform parts.	« fabriqué en série » Assemblé, en grand ou en petit nombre, uniquement à partir de pièces standardisées ou uniformes.	« fabriqué en série » “mass-produced”
“restraint system” « ensemble de retenue »	“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.	« ligne repère d’orientation du siège » ou « LROS » La ligne horizontale passant par le point Z, qui est illustrée à la figure 4 figurant à l’annexe 7.	« ligne repère d’orientation du siège » ou « LROS » “seat orientation reference line or SORL”
“seat orientation reference line” or “SORL” « ligne repère d’orientation du siège ou LROS »	“seat orientation reference line” or “SORL” means the horizontal line through point Z as shown in Figure 4 of Schedule 7.	« lit d’auto » Ensemble de retenue pour bébé qui a des besoins spéciaux, lequel est conçu pour retenir le bébé en position couchée sur le dos ou sur le ventre sur une surface plane et continue.	« lit d’auto » “car bed”
“standard seat assembly” « siège normalisé »	“standard seat assembly” means the seat illustrated in Figures 3 and 4 of Schedule 7 used in dynamic testing and described in drawing package <i>NHTSA Standard Seat Assembly, FMVSS No. 213; No. NHTSA-213-2003</i> , dated June 3, 2003, as amended by the <i>Transport Canada Modifications to the NHTSA Standard Seat Assembly</i> (August 2009).	« Loi » La Loi sur la sécurité automobile.	« Loi » “Act”
“tether strap” « courroie d’attache »	“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 to the user-ready tether anchorage.	« NSVAC » Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.	« NSVAC » “CMVSS”
“tether strap hook” « crochet de la courroie d’attache »	“tether strap hook” means a device that is used to attach a tether strap to a user-ready tether anchorage and 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.	« 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 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 de l’ensemble intégré de retenue d’enfant ni du siège d’appoint intégré visés à l’article 213.4 de l’annexe IV du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> ni de la ceinture de sécurité du véhicule.	« personne handicapée » “disabled person”
“torso” « torse »	“torso” means the portion of the body of an anthropomorphic test device or an occupant, excluding the thighs, that, when the device or occupant is seated in a restraint system or booster seat, lies between the top of the restraint system seating surface or booster seat seating surface and the top of the shoulders.	« siège d’appoint » 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 à ce que la ceinture de sécurité du véhicule soit bien ajustée.	« siège d’appoint » “booster seat”
“TSD 209” « DNT 209 »	“TSD 209” means <i>Technical Standards Document No. 209, Seat Belt Assemblies</i> , as amended from time to time.	« siège normalisé » Siège illustré aux figures 3 et 4 de l’annexe 7 qui est utilisé pour l’essai dynamique et qui figure dans l’ensemble de dessins <i>NHTSA Standard Seat Assembly; FMVSS No. 213, No. NHTSA-213-2003</i> , daté du 3 juin 2003, avec ses modifications apportées par le <i>Transport Canada Modifications to NHTSA Standard Seat Assembly</i> (août 2009).	« siège normalisé » “standard seat assembly”
“user-ready tether anchorage” « ancrage d’attache prêt à utiliser »	“user-ready tether anchorage” means a device that transfers the tether strap load from a restraint system or booster seat to the vehicle structure or a seat structure, and that is designed to accept a tether strap hook directly, without requiring the installation of any other device.	« système d’attaches inférieures » 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.	« système d’attaches inférieures » “lower connector system”
		« torse » Partie du corps d’un dispositif anthropomorphe d’essai ou d’un occupant, à l’exception des cuisses, qui, lorsqu’ils sont placés en position assise dans un ensemble de retenue ou dans un siège d’appoint, se situe entre le haut de la surface assise de l’ensemble de retenue ou du siège d’appoint et le haut des épaules.	« torse » “torso”

Interpretation	(2) In these Regulations, unless otherwise indicated, 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.	Interprétation
NATIONAL SAFETY MARK		MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ	
Authorization by Minister	1.01 (1) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, the Minister may authorize a company to apply the national safety mark to a restraint system or booster seat and to any accompanying documentation or any packaging.	1.01 (1) Pour l'application du paragraphe 3(2) de la Loi, le ministre peut autoriser une entreprise à apposer la marque nationale de sécurité sur les ensembles de retenue et les sièges d'appoint et sur toute documentation jointe ou tout emballage.	Autorisation du ministre
Application for authorization	(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 an authorization in the form that is set out in Schedule 1.	(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 obtenir une autorisation en la forme indiquée à l'annexe 1.	Demande d'autorisation
National safety mark	(3) Every 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: (a) the authorization number assigned to the company by the Minister; and (b) the number or numbers of the CMVSS to which the restraint system or booster seat conforms, namely, (i) 213, in the case of a child restraint system, (ii) 213.1, in the case of an infant restraint system, (iii) 213.2, in the case of a booster seat, (iv) 213.3, in the case of a mass-produced restraint system for disabled persons, or (v) 213.5, in the case of a restraint system for infants with special needs.	(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 : a) le numéro d'autorisation attribué par le ministre à l'entreprise; b) le ou les numéros ci-après qui correspondent aux NSVAC auxquelles l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint est conforme : (i) 213, dans le cas d'un ensemble de retenue pour enfant, (ii) 213.1, dans le cas d'un ensemble de retenue pour bébé, (iii) 213.2, dans le cas d'un siège d'appoint, (iv) 213.3, dans le cas d'un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série, (v) 213.5, dans le cas d'un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux.	Marque nationale de sécurité
Idem	(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.	(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.	Idem
Location of national safety mark	(5) Subject to subsection (6), the national safety mark must, when applied to a restraint system or booster seat, be fully visible at all times, even when the restraint system or booster seat is occupied.	(5) Sous réserve du paragraphe (6), la marque nationale de sécurité, lorsqu'elle est apposée sur un ensemble de retenue ou un siège d'appoint, doit être complètement visible en tout temps, que l'ensemble ou le siège soit occupé ou non.	Emplacement de la marque nationale de sécurité
Location of national safety mark — removable base	(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.	(6) Si l'ensemble de retenue est fabriqué avec une base amovible et si l'élément siège de l'ensemble est conçu pour être utilisé dans le véhicule avec ou sans la base, la marque nationale de sécurité doit être apposée sur l'élément siège.	Emplacement de la marque nationale de sécurité — base amovible
PRESCRIBED CLASSES OF EQUIPMENT		CATÉGORIES RÉGLEMENTAIRES D'ÉQUIPEMENT	
Prescribed classes of equipment	1.02 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.	1.02 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.	Catégories d'équipement déterminées par règlement

PRESCRIBED STANDARDS

CVMSS 213	1.03 (1) Every child restraint system must conform to the applicable standards set out in Part 2, CMVSS 213 — Child Restraint Systems.
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.
CVMSS 213.2	(3) Every booster seat must conform to the applicable standards set out in Part 4, CMVSS 213.2 — Booster Seats.
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.
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.
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.

RESTRAINT SYSTEM AND BOOSTER SEAT
INFORMATION*National Safety Mark*

No importation without national safety mark	1.04 A company must not import into Canada a restraint system other than a custom restraint system for a disabled person, or a booster seat, unless the company has applied the national safety mark to the restraint system or booster seat.
---	--

*Lower Universal Anchorage
System Symbol*

Lower universal anchorage system symbol	1.05 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.
---	---

RECORDS

Compliance	1.06 (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 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.
------------	--

NORMES RÉGLEMENTAIRES

NSVAC 213	1.03 (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.	

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX ENSEMBLES DE
RETENUE ET AUX SIÈGES D'APPOINT*Marque nationale de sécurité*

1.04 Il est interdit à toute entreprise d'importer au Canada un ensemble de retenue autre qu'un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée, ou un siège d'appoint, à moins d'y avoir apposé la marque nationale de sécurité.	Interdiction d'importer sans l'apposition de la marque nationale de sécurité
--	--

*Symbole du dispositif universel d'ancrages
d'attaches inférieurs*

1.05 Tout ensemble de retenue ou siège d'appoint muni d'un système d'attaches inférieures doit porter le symbole du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, illustré à l'annexe 3, sur un fond de couleur contrastante sur ce système ou à côté de celui-ci et ce que ce symbole doit être complètement visible par quiconque installe l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint lorsqu'ils sont positionnés dans le véhicule.	Symbole du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs
--	--

DOSSIERS

1.06 (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 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 leur date de fabrication ou d'importation.	Conformité
---	------------

Idem	(2) If the records referred to in subsection (1) are maintained by a person on behalf of a company, the company must keep the name and address of the person.	(2) L'entreprise qui fait tenir les dossiers visés au paragraphe (1) par une autre personne 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	1.07 (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 (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 e-mail 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.	1.07 (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 : a) d'une part, permet à cette personne de fournir à l'entreprise ou au représentant dûment autorisé de cette dernière, sans frais, ses nom, adresse postale et adresse électronique, ainsi que le nom et le numéro de modèle de l'ensemble 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.	Carte-réponse
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 qu'aux fins visées à 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 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

General

Declaration	1.08 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: (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; (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 at the date of manufacture; (e) the model name and number of the restraint system or booster seat; (f) the number of restraint systems or booster seats imported at the same time; and
-------------	--

IMPORTATION

Dispositions générales

Déclaration	1.08 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 : a) le nom du fabricant de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint; b) le nom et l'adresse de l'entreprise qui importe l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint; 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 étaient applicables à la date de sa fabrication; e) le nom et le numéro de modèle de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint;
-------------	--

(g) the date on which the restraint system or booster seat was imported.

f) le nombre d'ensembles de retenue ou 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.

Temporary Importation

Declaration
before
importation

1.09 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, before importation, file with the Minister a duly completed declaration in the form prescribed in Schedule 4.

Importation temporaire

1.09 Pour l'application de l'alinéa 7(1)a) de la Loi, la personne ou son représentant dûment autorisé qui importe au Canada un ensemble de retenue ou un siège d'appoint 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

1.10 (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 and the prescribed class of each restraint system or booster seat in respect of which the notice is given, 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 the restraint systems or booster seats that potentially contain the defect;
- (e) a description of the defect;
- (f) an evaluation of the safety risk 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

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

- a) le nom et l'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 desquels l'avis est donné ainsi que la catégorie réglementaire à laquelle ils appartiennent, leur 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 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.

Contenu de
l'avis de défaut

Additional
information

(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 or booster seats affected by the notice of defect and the number of those restraint systems or booster seats in each prescribed class;
- (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.

(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 total d'ensembles de retenue ou de sièges d'appoint auxquels s'applique l'avis de défaut et le nombre de ces ensembles ou de ces sièges d'appoint qui se classent dans chaque catégorie 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 tous les diagrammes ou illustrations qui s'y rapportent.

Renseignements
supplémentaires

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 or 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 or booster seats inspected by or at the direction of the company;
- (e) the number of restraint systems or 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.

(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 ou 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 ou de sièges d'appoint inspectés par l'entreprise ou à sa demande;
- e) le nombre d'ensembles de retenue ou de sièges d'appoint dont l'inspection a révélé le défaut;
- f) une déclaration expliquant la façon dont l'entreprise s'est départie des pièces, des ensembles de retenue ou des sièges d'appoint défectueux.

Contenu des
rapports
trimestriels

PART 2

CMVSS 213 — CHILD RESTRAINT SYSTEMS

GENERAL

Interpretation

2. In this Part, "Test Method 213" means *Test Method 213 — Child Restraint Systems* (October 2008).

Torso and
crotch restraint

2.01 Every child restraint system must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 3.4.2 or 3.6.2 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 2.11, 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 2.11; and
- (c) restrain the crotch, in the case of a forward-facing restraint system, by means of
 - (i) a crotch belt that is connectable to the pelvic restraint or other device used to restrain the lower torso, or
 - (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 2.11.

PARTIE 2

NSVAC 213 — ENSEMBLES DE RETENUE
POUR ENFANT

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation

2. Dans la présente partie, « Méthode d'essai 213 » s'entend de la *Méthode d'essai 213 — Ensembles de retenue pour enfant*, dans sa version d'octobre 2008.

2.01 Tout ensemble de retenue pour enfant doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d'essai est placé dans l'ensemble conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 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,
 - (B) soit au moyen d'une surface fixe ou mobile conforme aux exigences de l'article 2.11,
 - (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 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 2.11;
- c) du bassin, dans le cas d'un ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant :
 - (i) soit au moyen d'une ceinture passant entre les jambes et qui peut être fixée à la ceinture

Retenue du
torse et du
bassin

Forward-facing child restraint system	2.02 (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.	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 2.11.	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.	2.02 (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, sans recourir à d'autres moyens; b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures et de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble, sans recourir à d'autres moyens. (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; b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	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 the use of the tether strap, 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 l'utilisation de cette courroie, l'ensemble 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; b) d'autre part, au moyen de cette courroie et d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Ensemble de retenue pour enfant qui est muni d'une courroie d'attache
Parts designed to restrain a child	2.03 Every part of a child restraint system 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 2.18(1)(d), when the child is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 2.20(1)(c) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 2.20(1)(d).	2.03 Toute 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 2.18(1)d), lorsque cet enfant est placé dans l'ensemble conformément aux instructions visées à l'alinéa 2.20(1)c) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 2.20(1)d).	Partie conçue pour retenir l'enfant
Audible or visible indication	2.04 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.	2.04 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	2.05 Every child restraint system 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>.	2.05 Tout ensemble de retenue pour enfant 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
BELT BUCKLES AND WEBBING		ATTACHES DE CEINTURE ET SANGLES	
Conformity with TSD 209	2.06 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.	2.06 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

2.07 Every belt buckle that is designed to restrain a child in a child restraint system must

(a) under the conditions set out in subsection 3.3 of Test Method 213, before dynamic testing,

(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 4 of Test Method 213, after dynamic testing, 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 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 3 of Test Method 213.

2.07 Les attaches de ceinture qui sont conçues pour retenir un enfant dans un ensemble de retenue pour enfant :

a) dans les conditions prévues au paragraphe 3.3 de la Méthode d'essai 213, avant l'essai dynamique :

(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 4 de la Méthode d'essai 213, après l'essai dynamique, 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 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 3 de la méthode d'essai 213.

Attache de ceinture

Webbing

2.08 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

(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 and 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, and

(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, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) 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 3 of Test Method 213, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

2.08 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 inférieurs, soit pour retenir l'enfant dans l'ensemble 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 et 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 qui est conçue pour assujettir l'ensemble 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 qui est conçue pour retenir l'enfant à l'ensemble;

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, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 et 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 75 % de la 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) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble subit un essai conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.

Sangles

CONTACTABLE SURFACES

Contactable surfaces	2.09 Every child restraint system must provide (a) a surface for the support of the child's back that is flat or concave and has a continuous area of not less than 54 800 mm ² ; and (b) surfaces for the support of each side of the child's torso that are flat or concave and have a continuous area of not less than 30 500 mm ² each.
Prohibition	2.10 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.
Cross-section of surfaces	2.11 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, in the case of a concave or convex cross-section, a radius of curvature of the underlying structure of not less than 50 mm.
Rigid structural components	2.12 Any rigid structural component 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.
Surface contactable by head	2.13 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 3.4.2 or 3.6.2 of Test Method 213 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 5 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	2.14 A child restraint system that is subjected to an inversion test in accordance with section 6 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.
-------------------	--

SURFACES DE CONTACT

2.09 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
2.10 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
2.11 Toute partie horizontale d'une surface de l'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 partie longitudinale verticale de cette surface doit être plate ou convexe avec, dans le cas d'une partie concave ou convexe, un rayon de courbure de la structure sous-jacente d'au moins 50 mm.	Parties d'une surface
2.12 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
2.13 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 conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie, de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est soumis à l'essai conformément à l'article 5 de la Méthode d'essai 213, a : a) une résistance d'au moins 4 kPa et 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 et 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 et de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.	Surface que peut toucher la tête

ESSAIS

2.14 L'ensemble de retenue pour enfant qui est soumis à l'essai d'inversion conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213 ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passager d'aéronef, et le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble, ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visée à cet article.	Essai d'inversion
---	-------------------

Dynamic testing

2.15 (1) A child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 2.18(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, 2007), 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, 2007), 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, 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) subject to subsection 2.16(2), limit the rearward 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 2.16(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 greater than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test.

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, and
- (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

Essai dynamique

2.15 (1) Lorsqu'il est réglé à une position de réglage ne comportant pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 2.18(1)e(iii), l'ensemble de retenue pour enfant qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 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 mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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 mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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, à moins qu'il est 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 2.16(2), doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble, le mouvement arrière de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble;

f) sous réserve du paragraphe 2.16(2), doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble, la rotation de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble, 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.

(2) Les dossiers continus visés aux alinéas (1)e et f) doivent 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 qui est recommandé par le fabricant pour utilisation par un enfant dont la masse est de plus de 18 kg;

Dossier continu

	(b) a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a).	b) une largeur d'au moins 200 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa a).	
Measurement of height — subparagraphs 2(a)(i) and (ii)	(3) The height referred to in subparagraphs (2)(a)(i) and (ii) must be measured along the seat back surface of the restraint system, in the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the restraint system, from the lowest point on the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.	(3) Les hauteurs visées aux sous-alinéas (2)a)(i) et (ii) doivent être mesurées le long de la surface du dossier de l'ensemble dans le plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble, à partir du point le plus bas de la surface assise de l'ensemble à laquelle touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.	Mesure des hauteurs — sous-alinéas (2)a)(i) et (ii)
Exception	(4) Despite paragraph (2)(b), if the restraint system provides surfaces for the support of the sides of the torso, with the surfaces extending at least 100 mm forward from the padded surface of the portion of the restraint system provided for the support of the head of 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 (2)(a).	(4) Malgré l'alinéa (2)b), si l'ensemble possède des surfaces destinées à soutenir les côtés du torse qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble servant au support de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, le dossier continu peut avoir une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa (2)a).	Exception
Belt	(5) A 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 3 of Test Method 213, impose any loads on the anthropomorphic test device that result from the mass of the restraint system or the mass of the seat back of the standard seat assembly.	(5) La ceinture qui fait partie d'un ensemble de retenue pour enfant et qui est conçue pour retenir l'enfant dans l'ensemble ne doit imposer au dispositif anthropomorphe d'essai aucune charge provenant de la masse de l'ensemble ou de la masse du dossier du siège normalisé, lorsque l'ensemble subit un essai dynamique conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.	Ceintures
Forward-facing child restraint system	2.16 (1) A forward-facing child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213 must not, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 2.18(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 <i>Code of Federal Regulations</i> of the United States (revised as of October 1, 2007), 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 centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7; (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 <i>Code of Federal Regulations</i> of the United States (revised as of October 1, 2007), 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 centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7; 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.	2.16 (1) L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213, lorsqu'il est réglé à une position de réglage ne comportant pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 2.18(1)e)(iii) : a) sauf dans le cas d'un ensemble mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe précisé à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du <i>Code of Federal Regulations</i> des États-Unis, dans sa version au 1 ^{er} octobre 2007, 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 (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7; b) sauf dans le cas d'un ensemble mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe mentionné à la sous-partie S, partie 572, chapitre V, titre 49 du <i>Code of Federal Regulations</i> des États-Unis, dans sa version au 1 ^{er} octobre 2007, ne doit permettre à aucun des points d'articulation du genou 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 (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7; c) ne doit permettre à l'angle entre la surface de l'ensemble destinée à soutenir le dos et la surface assise d'être inférieur à 45° à la fin de l'essai.	Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant

Exception

(2) A forward-facing child restraint system is not required to conform to the requirements of paragraphs 2.15(1)(e) and (f) if the target point on either side of the head of the anthropomorphic test device is below a horizontal plane tangent to the top of the standard seat assembly when the heaviest anthropomorphic test device specified in subsection 2.4 of Test Method 213 — 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, 2007) — is positioned in the restraint system and the restraint system is installed on the standard seat assembly in accordance with subsection 3.4.2 or 3.6.2 of Test Method 213.

Rear-facing child restraint system

2.17 A rear-facing child restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 2.18(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 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 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 seat, 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 seat surface, to be greater than 70° at any time during the test.

INFORMATION

Information

2.18 (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 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 that indicates — 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;

Exception

(2) L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'avant n'a pas à être conforme aux exigences des alinéas 2.15(1)e) et f) si le point repère situé de part et d'autre de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai se trouve en dessous d'un plan horizontal tangent au haut du siège normalisé, lorsque le plus lourd des dispositifs anthropomorphes d'essai précisé au paragraphe 2.4 de la Méthode d'essai 213, autre que le dispositif anthropomorphe d'essai 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 2007, est placé dans l'ensemble et que l'ensemble est installé sur le siège normalisé conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213.

Ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière

2.17 L'ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213, lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 2.18(1)e)(iii) :

- a) doit retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble 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 au travers du centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal, 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 du siège 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, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;
- b) ne doit pas présenter 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 du siège, qui soit supérieur à 70° à aucun moment pendant l'essai.

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

2.18 (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, 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 et l'adresse de son établissement principal;
- b) le nom et le numéro de modèle de l'ensemble;
- c) la date de fabrication de l'ensemble, 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, lorsque celui-ci est utilisé orienté vers l'avant et lorsqu'il est utilisé, le cas échéant, orienté vers l'arrière;

(e) a warning that

(i) if the restraint system is forward-facing, it must be secured to the vehicle as shown in the installation instructions by either of the following means and by means of the tether strap provided with the restraint system:

(A) a lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system,

(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 is rear-facing, 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 the use of the tether strap, 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,

(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 for use at certain adjustment positions, those adjustment positions must not be used,

(iv) if the restraint system is designed to restrain a child by means of belts, the belts provided with the restraint system are to be snugly adjusted around the child, and

(v) if the restraint system is designed to restrain a child by means of a fixed or movable surface and by means of belts, 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 installed as recommended by the manufacturer

(i) 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) 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) 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;

(g) if the restraint system can be used in a rear-facing position, an installation diagram that shows the restraint system installed as recommended by the manufacturer

(i) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap,

e) un avertissement indiquant :

(i) si l'ensemble est 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 ci-après et au moyen de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble :

(A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble 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 est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures,

(ii) si l'ensemble est 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 ci-après et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache :

(A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble 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 est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures,

(iii) si l'ensemble 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 est conçu pour retenir l'enfant au moyen de ceintures, que les ceintures fournies avec l'ensemble doivent être ajustées étroitement au corps de l'enfant,

(v) si l'ensemble est conçu pour retenir l'enfant au moyen d'une surface fixe ou mobile et s'il nécessite aussi l'usage de ceintures à cette fin, que la surface seule ne suffit pas à retenir l'enfant;

f) si l'ensemble peut être utilisé orienté vers l'avant, un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble installé selon les recommandations du fabricant :

(i) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et de la courroie d'attache,

(ii) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et de la courroie d'attache,

(iii) à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures et assujéti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et de la courroie d'attache;

g) si l'ensemble peut être utilisé orienté vers l'arrière, un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble installé selon les recommandations du fabricant :

	(ii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap, and (iii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap.	(i) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et assujetti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache, (ii) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et assujetti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache, (iii) à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs et assujetti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la 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 imprimés 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
Information to be fully visible	(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 soit occupé ou non.	Visibilité des renseignements
Warning — air bag	2.19 (1) Every child restraint system that can be used in a rear-facing position must bear the air bag warning label as shown in Schedule 6 that conforms to the requirements of that schedule.	2.19 (1) Tout ensemble de retenue pour enfant qui peut être utilisé orienté vers l'arrière doit porter l'étiquette d'avertissement concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui respecte les exigences de cette annexe.	Avertissement — 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; (b) at the location where the child's head would rest or adjacent to that location.	(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) doit être apposée de façon permanente à l'un ou l'autre des endroits ci-après et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble : a) sur le côté de l'ensemble de retenue faisant face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble fait face à l'arrière; b) à l'endroit où la tête de l'enfant reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.	Idem
Installation instructions	2.20 (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 (a) installing and securing the restraint system in a vehicle; (b) installing the restraint system in either aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.1 of Test Method 213; (c) positioning a child in the restraint system; and (d) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the child.	2.20 (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 : a) installer l'ensemble dans un véhicule et l'y assujettir; b) installer l'ensemble dans l'un ou l'autre des sièges pour passagers d'aéronef visés au paragraphe 2.1.1 de la Méthode d'essai 213; c) placer l'enfant dans l'ensemble; d) ajuster toute partie de l'ensemble qui est conçue pour retenir l'enfant.	Instructions d'installation
Idem	(2) The instructions must (a) specify the types of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the restraint system may or may not be used;	(2) Les instructions doivent : a) préciser les genres de véhicules, les places assises et les genres de ceintures de sécurité d'un véhicule avec lesquels l'ensemble de retenue peut être utilisé ou non;	Idem

- (b) specify that 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 can be used in a forward-facing position, state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the restraint system is to be installed, and by means of the tether strap provided with the restraint system; and
- (e) if the restraint system can be used in a rear-facing position, state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the restraint system is to be installed and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap.

Storage of instructions

(3) Every child restraint system must have a place for the storage of instructions.

- b) préciser si l'ensemble de retenue peut être utilisé avec un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures;
- 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 peut être utilisé orienté vers l'avant, indiquer que l'ensemble, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule, d'une part, au moyen d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs ou d'une ceinture de sécurité du véhicule, selon la place assise où l'ensemble sera installé, et, d'autre part, au moyen de la courroie d'attache fournie avec l'ensemble;
- e) si l'ensemble de retenue peut être utilisé orienté vers l'arrière, indiquer que l'ensemble, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule, d'une part, au moyen d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs ou d'une ceinture de sécurité du véhicule, selon la place assise où l'ensemble sera installé, et, d'autre part, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache.

(3) Tout ensemble de retenue pour enfant doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.

Rangement des instructions

PART 3

CMVSS 213.1 — INFANT RESTRAINT SYSTEMS

GENERAL

Interpretation

3. In this Part, "Test Method 213.1" means *Test Method 213.1 — Infant Restraint Systems* (October 2008).

Restraint system designed to face the rear

3.01 Every infant restraint system must be designed to face the rear of the vehicle.

Torso restraint

3.02 Every infant restraint system must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 3.4.2 or 3.6.2 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

3.03 (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

3. Dans la présente partie, « Méthode d'essai 213.1 » s'entend de la *Méthode d'essai 213.1 — Ensembles de retenue pour bébé*, dans sa version d'octobre 2008.

3.01 Tout ensemble de retenue pour bébé doit être conçu pour faire face à l'arrière du véhicule.

Ensemble de retenue conçu pour faire face à l'arrière

3.02 Tout ensemble de retenue pour bébé doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d'essai est placé dans l'ensemble conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213.1, assurer la retenue :

Retenue du torse

- a) du haut du torse au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule;
- b) du bas du torse.

3.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout ensemble de retenue pour bébé doit être conçu pour être assujéti à un véhicule :

Moyens d'assujettir l'ensemble

- a) d'une part, au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens, de manière que la ceinture n'impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l'ensemble;
- b) d'autre part, au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.

Infant restraint system with tether strap	(2) If an infant restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, 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, and 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.	(2) Si l'ensemble de retenue pour bébé est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, l'ensemble 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, de manière que la ceinture n'impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l'ensemble; b) d'autre part, au moyen de cette courroie et d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Ensemble muni d'une courroie d'attache
Restraint system with removable base	3.04 If an infant restraint system is manufactured with a removable base and the seating component of the restraint system is designed to be used with or without the base, the restraint system must be equipped with a lower connector system on the base.	3.04 Si l'ensemble de retenue pour bébé est fabriqué avec une base amovible et si l'élément siège de l'ensemble est conçu pour être utilisé avec ou sans la base, l'ensemble doit être muni d'un système d'attaches inférieures sur la base.	Ensemble avec base amovible
Parts designed to restrain an infant	3.05 Every part of an infant restraint system 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 3.16(1)(d), when the infant is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 3.18(1)(c) and the restraint system adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 3.18(1)(d).	3.05 Toute partie d'un ensemble de retenue pour bébé 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 3.16(1)d), lorsque le bébé est placé dans l'ensemble conformément aux instructions mentionnées à l'alinéa 3.18(1)c) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 3.18(1)d).	Partie conçue pour retenir le bébé
Audible or visible indication	3.06 Every infant 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.	3.06 Tout ensemble de retenue pour bébé 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	3.07 Every infant restraint system 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>.	3.07 Tout ensemble de retenue pour bébé 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

BELT BUCKLES AND WEBBING

ATTACHES DE CEINTURE ET SANGLES

Conformity with TSD 209	3.08 Every belt buckle and related piece of adjustment hardware and every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that are part of an infant restraint system must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.	3.08 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 bébé doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.	Conformité au DNT 209
Belt buckles	3.09 Every belt buckle that is designed to restrain an infant in an infant restraint system must (a) under the conditions set out in subsection 3.3 of Test Method 213.1, before dynamic testing, (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 4 of Test Method 213.1, after dynamic testing, 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 buckle designed for push-button application must be at least 385 mm²;	3.09 Les attaches de ceinture qui sont conçues pour retenir un bébé dans un ensemble de retenue pour bébé : a) dans les conditions prévues au paragraphe 3.3 de la Méthode d'essai 213.1, avant l'essai dynamique : (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 4 de la Méthode d'essai 213.1, après l'essai dynamique, doivent s'ouvrir lorsqu'une force d'au plus 71 N est appliquée;	Attache de ceinture

- (d) conform to the requirements of S4.3(g) of TSD 209; and
- (e) not release during the dynamic tests specified in section 3 of Test Method 213.1.

Webbing

3.10 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 and 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, and
 - (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, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) 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 3 of Test Method 213.1, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

CONTACTABLE SURFACES

Contactable surfaces

- 3.11** Every infant restraint system must provide
- (a) a surface for the support of the infant's back that is flat or concave and has a continuous area of not less than 54 800 mm²; and
 - (b) surfaces for the support of each side of the infant's torso that are flat or concave and have a continuous area of not less than 30 500 mm² each.

- c) doivent être conformes aux exigences de la disposition S4.3d)(2) du DNT 209, sauf que l'aire de la surface d'une attache actionnée 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 3 de la Méthode d'essai 213.1.

3.10 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 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 et 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 qui est conçue pour assujettir l'ensemble 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 qui est conçue pour retenir le bébé à l'ensemble;
- 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, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 et 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 75 % de la 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) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble subit un essai conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.1.

Sangles

SURFACES DE CONTACT

3.11 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.

Rigid structural components	3.12 Any rigid structural component underlying a contactable surface of an infant 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.	3.12 Les éléments d'armature rigides qui sont sous-jacents à une surface de contact de l'ensemble de retenue pour bébé 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	3.13 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 3.4.2 or 3.6.2 of Test Method 213.1 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 5 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.	3.13 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 conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213.1, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie, de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est soumis à l'essai conformément à l'article 5 de la Méthode d'essai 213.1, a : a) une résistance d'au moins 4 kPa et 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 et 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 et de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.	Surface que peut toucher la tête

TESTING

ESSAIS

Inversion testing	3.14 An infant restraint system that is subjected to an inversion test in accordance with section 6 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.	3.14 L'ensemble de retenue pour bébé qui est soumis à l'essai d'inversion conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213.1 ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passager d'aéronef, et le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble, ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visée à cet article.	Essai d'inversion
Dynamic testing	3.15 (1) An infant restraint system that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.1 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) with the levelling device in any adjustment position, remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began, unless the restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface that allows the anthropomorphic test device to move from a reclined position to a more upright position and back to a reclined position during the test; (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 with a duration of not more than 3 ms;	3.15 (1) Lorsqu'il est réglé à n'importe quelle position de réglage, l'ensemble de retenue pour bébé qui est soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 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, le dispositif de nivellement étant ajusté à toute position de réglage, garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai, à moins que l'ensemble ne 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;	Essai dynamique

(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, 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 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 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 seat, 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 seat surface, to be greater than 70° at any time during the test; and

(g) limit the rearward movement of the head of the anthropomorphic test device head in its mid-sagittal 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 greater than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test.

c) doit limiter l'accélération résultante, à l'emplacement de l'accéléromètre installé dans la partie supérieure du thorax du dispositif anthropomorphe d'essai, à au plus 60 g, 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, 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 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 au travers du centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal, 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 du siège 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, comme l'indique la figure 8 de l'annexe 7;

f) ne doit pas présenter 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 du siège, qui soit supérieur à 70° à aucun moment pendant l'essai;

g) doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble, le mouvement arrière de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, 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 paragraph (1)(g) must have

(a) a height of at least 500 mm; and

(b) a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a).

Measurement of height — paragraph 2(a)

(3) The height referred to in paragraph (2)(a) must be measured along the seat back surface of the restraint system, in the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the restraint system, from the lowest point on the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.

Exception

(4) Despite paragraph 2(b), if the restraint system provides surfaces for the support of the sides of the torso, with the surfaces extending 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 2(a).

(2) Le dossier continu visé à l'alinéa (1)g) doit avoir :

a) une hauteur d'au moins 500 mm;

b) une largeur d'au moins 200 mm, mesuré dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa a).

Dossier continu

(3) La hauteur visée à l'alinéa (2)a) doit être mesurée le long de la surface du dossier de l'ensemble dans le plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble, à partir du point le plus bas de la surface assise de l'ensemble à laquelle touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.

Mesure de la hauteur — alinéa (2)a)

(4) Malgré l'alinéa (2)b), si l'ensemble possède des surfaces destinées à soutenir les côtés du torse qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble servant au support de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, le dossier continu peut avoir une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa (2)a).

Exception

Restraint system with means of automatic repositioning

(5) 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 3 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.

INFORMATION

Information

3.16 (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:

- (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 that indicates — 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 that
 - (i) the restraint system is for use only in a forward-facing seat equipped with a lower universal anchorage system or with a vehicle seat belt,
 - (ii) the restraint system is to be in a rear-facing position when it is used for an infant,
 - (iii) 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 the use of the tether strap, 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,
 - (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) the belts provided with the restraint system are to be snugly adjusted around the infant;
- (f) an installation diagram that shows the restraint system installed as recommended by the manufacturer
 - (i) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap,

(5) 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 3 de la Méthode d'essai 213.1, aucune ouverture apparente supérieure à 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.

Ensemble disposant de moyen de repositionnement automatique

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

3.16 (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, 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 et l'adresse de son établissement principal;
- b) le nom et le numéro de modèle de l'ensemble;
- c) la date de fabrication de l'ensemble, 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;
- e) un avertissement indiquant :
 - (i) que l'ensemble ne doit être utilisé que sur un siège orienté vers l'avant et muni d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs ou d'une ceinture de sécurité du véhicule,
 - (ii) que l'ensemble doit être placé orienté vers l'arrière, lorsqu'il est utilisé pour un bébé,
 - (iii) que l'ensemble 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 est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache :
 - (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble est installé à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
 - (B) une ceinture de sécurité, si l'ensemble est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
 - (iv) que les ceintures fournies avec l'ensemble doivent être ajustées étroitement au corps du bébé;
- f) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble installé selon les recommandations du fabricant :
 - (i) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie

	(ii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap, and (iii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap.	d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache, (ii) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et assujetti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache, (iii) à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs et assujetti au véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la 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 imprimés 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
Information to be fully visible	(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 mentionnés aux alinéas (1)d) à f) doivent être complètement visibles en tout temps, que l'ensemble soit occupé ou non et qu'il soit installé avec ou sans la base amovible.	Visibilité des renseignements
Warning — air bag	3.17 (1) Every infant restraint system must bear the air bag warning label as shown in Schedule 6 that conforms to the requirements of that schedule.	3.17 (1) Tout ensemble de retenue pour bébé doit porter l'étiquette d'avertissement concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui respecte les exigences de cette annexe.	Avertissement — 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; (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 à l'un ou l'autre des endroits ci-après et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble : a) sur le côté de l'ensemble de retenue faisant face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble fait face à l'arrière; b) à l'endroit où la tête du bébé reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.	Idem
Installation instructions	3.18 (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 either aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.1 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.	3.18 (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 dans un véhicule et l'y assujettir; b) installer l'ensemble dans l'un ou l'autre des sièges pour passagers d'aéronef visés au paragraphe 2.1.1 de la Méthode d'essai 213.1; c) placer le bébé dans l'ensemble; d) ajuster toute partie de l'ensemble qui est conçue pour retenir le bébé.	Instructions d'installation
Idem	(2) The instructions must (a) specify the types 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;	(2) Les instructions doivent : a) préciser les genres de véhicules, les places assises et les genres de ceintures de sécurité d'un 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;	Idem

	(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; (e) state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the restraint system is to be installed, and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap; and (f) if the restraint system is manufactured with a removable base and the seating component of the restraint system is designed to be used 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.	c) si l'ensemble dispose d'un moyen de repositionnement automatique de la surface assise, indiquer 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) indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule, d'une part, au moyen d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ou d'une ceinture de sécurité du véhicule selon la place assise où l'ensemble sera installé, et, d'autre part, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache; f) si l'ensemble est fabriqué avec une base amovible et si l'élément siège de l'ensemble est conçu pour être utilisé avec ou sans la base, préciser si l'ensemble doit être utilisé avec ou sans la base, lorsqu'il est installé dans un siège pour passager d'aéronef.	
Storage of instructions	(3) Every infant restraint system must have a place for the storage of instructions.	(3) Tout ensemble de retenue pour bébé doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.	Rangement des instructions

PART 4

CMVSS 213.2 — BOOSTER SEATS

GENERAL

Interpretation	4. In this Part, "Test Method 213.2" means <i>Test Method 213.2 — Booster Seats</i> (October 2008).	4. 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 d'octobre 2008.	Interprétation
Means of securing booster seat	4.01 (1) Subject to subsection (3), every booster seat must be designed to be secured to a vehicle by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment.	4.01 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout siège d'appoint doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens.	Moyens d'assujettir le siège d'appoint
Lower connector system	(2) Subject to subsection (3), a booster seat may also be designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, without using any other means of attachment.	(2) Sous réserve du paragraphe (3), un siège d'appoint peut aussi être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Système d'attaches inférieures
Booster seat equipped with a tether strap	(3) If a booster seat is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, 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) in the case of a booster seat designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.	(3) Si le siège d'appoint est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, le siège d'appoint doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen : a) de cette courroie et d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens; b) dans le cas d'un siège d'appoint qui est conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, de cette courroie et du système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Siège d'appoint muni d'une courroie d'attache
Forward movement of torso	(4) A booster seat must not have any part that limits the forward movement of the torso during frontal impact.	(4) Le siège d'appoint ne doit pas comporter aucun élément servant à limiter le mouvement du torse vers l'avant lors d'un impact frontal.	Mouvement du torse vers l'avant

PARTIE 4

NSVAC 213.2 — SIÈGES D'APPOINT

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Audible or visible indication	4.02 A 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.	4.02 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
Flammability	4.03 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> .	4.03 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
TETHER STRAP ATTACHMENTS AND WEBBING		ACCESSOIRES DE FIXATION DE COURROIES D'ATTACHE ET SANGLES	
Conformity with TSD 209	4.04 Every tether strap attachment and related piece of adjustment hardware that are part of a booster seat must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.	4.04 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
Webbing	4.05 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 TSD 209, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and 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, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) 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 <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> .	4.05 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 inférieurs 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 et 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, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 et 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 75 % de la 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 <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> .	Sangles

CONTACTABLE SURFACES

SURFACES DE CONTACT

Rigid structural components	4.06 Any rigid structural component 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.	4.06 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
Surface contactable by head	4.07 Every surface of a booster seat that is contactable by the head of an anthropomorphic test device positioned in the booster seat in accordance with subsection 3.3.2 of Test Method 213.2 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 4 of Test Method 213.2, has	4.07 Toute surface du siège d'appoint qui peut entrer en contact avec la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, lorsque celui-ci est placé dans ce siège d'appoint conformément au paragraphe 3.3.2 de la Méthode d'essai 213.2, doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie, de reprendre sa forme initiale lentement après	Surface que peut toucher la tête

- (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

Dynamic testing

4.08 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;
- (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, 2007), 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, 2007), 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, 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, 2007), 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 centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7; 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

une déformation et qui, lorsqu'il est soumis à l'essai conformément à l'article 4 de la Méthode d'essai 213.2, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa et 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 et 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 et de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

ESSAIS

Essai dynamique

4.08 Lorsqu'il est réglé 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;
- c) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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 d'essai anthropomorphe 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 2007, 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 celui-ci vers l'avant du véhicule, à moins qu'il est 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 d'essai anthropomorphe 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 2007, 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, mesuré sur le siège

Code of Federal Regulations of the United States (revised as of October 1, 2007), 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 centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7.

ASTM D3574-08

4.09 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.

normalisé, le long de la LROS (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7;

f) sauf dans le cas d'un siège d'appoint mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, ne doit permettre à aucun des points d'articulation du genou 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 (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7.

ASTM D3574-08

4.09 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*.

INFORMATION

Information

4.10 (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;
- (d) a statement that indicates that the booster seat is for use by persons whose mass is at least 18 kg;
- (e) a statement that indicates — 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
- (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
 - (i) if the booster seat is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, the booster seat secured to the vehicle by means of the tether strap, and
 - (ii) if the booster seat is equipped with a lower connector system and the manufacturer recommends the use of the lower connector system, the booster seat secured to the vehicle by means of the lower connector system.

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

4.10 (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) le nom et le 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;
- 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;
- 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;
- 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 :
 - (i) si le siège est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, le siège assujéti au véhicule au moyen de cette courroie,
 - (ii) si le siège 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.

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 imprimés 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
Information to be fully visible	(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	4.11 (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 (a) installing and securing the booster seat in a vehicle; (b) positioning a person in the booster seat; and (c) adjusting every part of the booster seat.	4.11 (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 : a) installer le siège d’appoint dans un véhicule et l’y assujettir; b) placer la personne dans le siège d’appoint; c) ajuster toute partie du siège d’appoint.	Instructions d’installation
Idem	(2) The instructions must (a) specify the types of vehicles, the seating positions and the types of vehicle seat belts with which the booster seat may or may not be used; (b) specify if the booster seat may be used with a lower universal anchorage system; (c) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the booster seat; and (d) state that the booster seat, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the booster seat is to be installed, and if the booster seat is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap.	(2) Les instructions doivent : a) préciser les genres de véhicules, les places assises et les genres de ceintures de sécurité d’un véhicule avec lesquels le siège d’appoint peut être utilisé ou non; b) préciser si le siège d’appoint 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 le siège d’appoint; d) indiquer que le siège d’appoint, même inoccupé, doit être solidement assujetti au véhicule, d’une part, au moyen d’un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs ou d’une ceinture de sécurité d’un véhicule, selon la place assise où ce siège sera installé, et, d’autre part, si le siège est muni d’une courroie d’attache et que le fabricant recommande l’utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d’attache.	Idem
Storage of instructions	(3) Every booster seat must have a place for the storage of instructions.	(3) Tout siège d’appoint doit être muni d’un emplacement pour ranger les instructions.	Emplacement pour ranger les instructions

PART 5

CMVSS 213.3 — RESTRAINT SYSTEMS
FOR DISABLED PERSONS

GENERAL

Interpretation	5. In this Part, “Test Method 213.3” means <i>Test Method 213.3 — Restraint Systems for Disabled Persons</i> (October 2008).
Torso and crotch restraint	5.01 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 5.15, or

PARTIE 5

NSVAC 213.3 — ENSEMBLES DE RETENUE
POUR PERSONNE HANDICAPÉE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation	5. Dans la présente partie, « Méthode d’essai 213.3 » s’entend de la <i>Méthode d’essai 213.3 — Ensembles de retenue pour personne handicapée</i> , dans sa version d’octobre 2008.
Retenue du torse et du bassin	5.01 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 5.15,

	(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 5.15; and (c) restrain the crotch, in the case of a forward-facing restraint system, by means of (i) a crotch belt that is connectable to the pelvic restraint or other device used to restrain the lower torso, or (ii) a fixed or movable surface that conforms to the requirements of section 5.15.	(ii) dans le cas d'un ensemble 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 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 5.15; c) du bassin, dans le cas d'un ensemble orienté vers l'avant : (i) soit au moyen d'une ceinture qui passe entre les jambes et qui peut être fixée 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 5.15.	
Means of securing the system	5.02 (1) Subject to subsection (3), every forward-facing mass-produced restraint system for disabled persons must be designed to be secured to a vehicle by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment.	5.02 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'avant doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens.	Moyens d'assujettir l'ensemble
Lower connector system	(2) Subject to subsection (3), a forward-facing mass-produced restraint system for disabled persons may also be designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, without using any other means of attachment.	(2) Sous réserve du paragraphe (3), un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'avant peut aussi être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Système d'attaches inférieures
Restraint system equipped with a tether strap	(3) If a forward-facing mass-produced restraint system for disabled persons is equipped with a tether strap, 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) in the case of a restraint system designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.	(3) Si l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'avant est muni d'une courroie d'attache, il doit être conçu pour être assujéti à un véhicule : a) au moyen de cette courroie et d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens; b) dans le cas d'un ensemble qui est conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, au moyen de cette courroie et du système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Ensemble muni d'une courroie d'attache
Means of securing the system	5.03 (1) Subject to subsection (3), every rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons must be designed to be secured to a vehicle by means of a vehicle seat belt, without using any other means of attachment.	5.03 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'arrière doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens.	Moyen d'assujettir l'ensemble
Lower connector system	(2) Subject to subsection (3), a rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons may also be designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, without using any other means of attachment.	(2) Sous réserve du paragraphe (3), un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'arrière peut aussi être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	Ensemble muni et système d'attaches inférieures
Restraint system equipped with a tether strap	(3) If a rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, 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	(3) Si l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et orienté vers l'arrière est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, l'ensemble doit être conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen : a) de cette courroie et d'une ceinture de sécurité du véhicule, sans recourir à d'autres moyens;	Ensemble muni d'une courroie d'attache

	(b) in the case of a restraint system designed to be secured to a vehicle by means of a lower connector system, by means of the tether strap together with the lower connector system, without using any other means of attachment.	b) dans le cas d'un ensemble qui est conçu pour être assujéti à un véhicule au moyen d'un système d'attaches inférieures, de cette courroie et du système d'attaches inférieures, sans recourir à d'autres moyens.	
Audible or visible indication	5.04 A 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.	5.04 L'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	5.05 Every custom restraint system for a disabled person must be designed to be secured to a vehicle by means of a vehicle seat belt together with the tether strap that is provided with the restraint system, without using any other means of attachment.	5.05 Tout ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée 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, sans recourir à d'autres moyens.	Ensemble de retenue sur mesure
Flammability	5.06 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> .	5.06 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	
Adjustment of parts designed to restrain a person	5.07 Every part of a mass-produced restraint system for disabled persons 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 5.22(1)(d), when the person is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 5.24(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 5.24(1)(c).	5.07 Toute partie d'un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série 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 5.22(1)d), lorsque cette personne est placée dans l'ensemble conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)b) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)c).	Ajustement des parties conçues pour retenir la personne
Belts	5.08 A 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.	5.08 La 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.	Ceintures
Belt release mechanism	5.09 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.	5.09 Tout dispositif de déblocage 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 de déblocage accidentel; c) ne doit pas être du type à fermeture à boucles et à crochets.	Dispositif de déblocage de la ceinture
Conformity with TSD 209	5.10 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 disabled persons must conform to the requirements of S4.3(a)(2) and (b) of TSD 209.	5.10 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 personne handicapée doivent être conformes aux exigences des dispositions S4.3a)(2) et b) du DNT 209.	Conformité au DNT 209
Belt buckles — mass-produced restraint systems	5.11 Every belt buckle that is designed to restrain a disabled person in a mass-produced restraint system for disabled persons must (a) under the conditions set out in subsection 3.3 of Test Method 213.3, before dynamic testing,	5.11 Les attaches de ceinture qui sont conçues pour retenir une personne handicapée dans un ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série :	Attache d'une ceinture — ensemble de retenue fabriqué en série

- (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 4 of Test Method 213.3, after dynamic testing, 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 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 3 of Test Method 213.3.

Belt buckles —
custom
restraint
systems

5.12 Every belt buckle that is designed to restrain a disabled person in a custom restraint system for disabled persons must

- (a) under the conditions set out in section 5 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 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

5.13 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 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 and 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, and
 - (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, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) of TSD 209, have a breaking strength of at least 75% of its initial breaking strength;

a) dans les conditions prévues au paragraphe 3.3 de la Méthode d'essai 213.3, avant l'essai dynamique :

- (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 4 de la Méthode d'essai 213.3, après l'essai dynamique, 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 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 3 de la Méthode d'essai 213.3.

5.12 Les attaches de ceinture qui sont conçues pour retenir une personne handicapée dans un ensemble de retenue sur mesure pour personne handicapée :

- a) dans les conditions prévues à l'article 5 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 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.

Attache d'une
ceinture —
ensemble de
retenue sur
mesure

5.13 Les sangles qui sont conçues soit pour assujettir l'ensemble de retenue pour personne handicapée à l'ancrage d'attache prêt à utiliser ou au dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, soit pour retenir la personne handicapée dans l'ensemble doivent :

- a) lorsqu'elles sont mises 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 et 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 de la sangle conçue pour assujettir l'ensemble 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 de la sangle conçue pour assujettir la personne handicapée à l'ensemble;
- b) lorsqu'elles sont mises 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, l'essai de résistance à la lumière précisé à la

Sangles

(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) have a width of not less than 38 mm when 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 5.24(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 5.24(1)(c).

disposition S5.1e) du DNT 209 et 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 75 % de la résistance à la rupture initiale;

c) être conformes 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) 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 ces sangles lorsque cette personne est placée dans l'ensemble conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)b) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)c).

CONTACTABLE SURFACES

Removable surfaces

5.14 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-section of surfaces

5.15 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 must be flat or convex, with, in the case of a concave or convex cross-section, a radius of curvature of the underlying structure of not less than 50 mm.

Rigid structural components

5.16 Any rigid structural component 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.

Surface contactable by head

5.17 Every surface of a 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 5.24(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 5.24(1)(c) must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 6 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

SURFACES DE CONTACT

5.14 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 est installé dans un véhicule.

5.15 Toute partie horizontale d'une surface de l'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 partie longitudinale verticale de cette surface doit être plate ou convexe avec, dans le cas d'une partie concave ou convexe, un rayon de courbure de la structure sous-jacente d'au moins 50 mm.

5.16 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.

5.17 Toute surface de l'ensemble de retenue pour personne handicapée qui peut entrer en contact avec la tête de la personne handicapée, lorsque celle-ci est placée dans l'ensemble conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)b) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 5.24(1)c), doit être recouverte d'un matériau qui est capable d'absorber l'énergie, de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est soumis à l'essai conformément à l'article 6 de la Méthode d'essai 213.3, a :

- a) une résistance d'au moins 4 kPa et 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 et d'au plus 70 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression;

Surfaces amovibles

Parties d'une surface

Éléments d'armature rigides

Surface que peut toucher la tête

but less than 12 kPa at 25% of compression-deflection resistance.

c) une épaisseur d'au moins 19 mm, si le matériau a une résistance d'au moins 4 kPa et de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.

TESTING

ESSAIS

Inversion testing

5.18 A restraint system for disabled persons that is subjected to an inversion test in accordance with section 7 of Test Method 213.3 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.

5.18 L'ensemble de retenue pour personne handicapée qui est soumis à l'essai d'inversion conformément à l'article 7 de la Méthode d'essai 213.3 ne doit pas se dégager de la ceinture de sécurité du siège pour passager d'aéronef, et le dispositif anthropomorphe d'essai ne doit pas se dégager de l'ensemble, ni au cours du pivotement ni au cours de la période d'immobilisation de trois secondes visés à cet article.

Essai d'inversion

Dynamic testing

5.19 A mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.3 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 5.22(1)(f)(i),

5.19 Lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 5.22(1)f(i), l'ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série et soumis à un essai dynamique conformément à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.3 :

Essai dynamique

(a) exhibit no complete separation of any load-bearing structural element and no partial separation exposing a surface with

a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle qui expose une surface qui, selon le cas :

(i) a protrusion of more than 9.5 mm, or

(i) présente des protubérances de plus de 9,5 mm,

(ii) a radius of less than 6.4 mm;

(ii) a un rayon de moins de 6,4 mm;

(b) remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began with, in the case of a rear-facing restraint system, the levelling device in any adjustment position;

b) doit garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai et, dans le cas d'un ensemble orienté vers l'arrière, le dispositif de nivellement étant ajusté à toute position de réglage;

(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, 2007), 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

c) sauf dans le cas d'un ensemble mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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) 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, 2007), 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, unless it is established that any resultant acceleration above 80 g is caused by another part of the anthropomorphic test device striking its head.

d) sauf dans le cas d'un ensemble mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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, 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.

Forward-facing mass-produced restraint system

5.20 A forward-facing mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.3 must not, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 5.22(1)(f)(i),

5.20 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 3 de la Méthode d'essai 213.3, lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 5.22(1)f(i) :

Ensemble de retenue fabriqué en série et orienté vers l'avant

(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, 2007), 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, when measured along the centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7, is

(i) 720 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 not greater 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 greater 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, 2007), 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 centre SORL shown in Figures 3 and 4 of Schedule 7; 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

5.21 A rear-facing mass-produced restraint system for disabled persons that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.3 must, when in any adjustment position for which there is no warning under subparagraph 5.22(1)(f)(i),

(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 extension of seat back frontal surface plane 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 seat, 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 seat surface, to be greater than 70° at any time during the test.

a) sauf dans le cas d'un ensemble mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, 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 (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7, est situé :

(i) soit 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 de 30 kg et moins,

(ii) soit 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 mis à l'essai avec le dispositif d'essai anthropomorphe 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 2007, ne doit permettre à aucun des points d'articulation du genou 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, le long de la LROS (centre) illustrée aux figures 3 et 4 de l'annexe 7;

c) doit permettre à l'angle entre la surface de l'ensemble destinée à soutenir le dos et la surface assise d'être inférieur à 45° à la fin de l'essai.

5.21 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 3 de la Méthode d'essai 213.3, lorsqu'il est réglé à une position de réglage pour laquelle il n'y a pas d'avertissement indiqué au sous-alinéa 5.22(1)(f)(i) :

Ensemble de
retenue
fabriqué en
série et orienté
vers l'arrière

a) doit retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble, 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 au travers du centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés, d'une part, par le plan prolongé de la surface avant du dossier du siège, d'autre part, par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue lesquels sont indiqués à la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège et qui est indiqué la figure 8 de l'annexe 7;

b) ne doit pas présenter 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 du siège, qui soit supérieur à 70° à aucun moment pendant l'essai.

INFORMATION

Information —
mass-produced
restraint
systems

5.22 (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 that indicates — 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 that indicates whether the restraint system conforms to the requirements of the inversion test referred to in section 5.18;
- (f) a warning that
 - (i) if the restraint system is not designed for use at certain adjustment positions or with trays or tables or certain webbing assemblies, those adjustment positions, trays, tables or webbing assemblies must not be used,
 - (ii) if the restraint system is equipped with a lower connector system and if the restraint system is to be used by a disabled person with a mass of 30 kg or less, 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 the use of the tether strap, 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,
 - (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 equipped with a lower connector system or a tether strap and if the restraint system is to be used by a disabled person with a mass of more than 30 kg, the restraint system must be secured to the vehicle by means of a vehicle seat belt only,
 - (iv) if the restraint system is not equipped with a lower connector system, 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, by means of the tether strap, if the manufacturer recommends the use of the tether strap,

RENSEIGNEMENTS

Renseignements
— ensemble
de retenue
fabriqué en
série

5.22 (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, 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 et l'adresse de son établissement principal;
- b) le nom et le numéro de modèle de l'ensemble;
- c) la date de fabrication de l'ensemble, 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;
- 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, lorsqu'il est utilisé face à l'avant et lorsqu'il est utilisé, le cas échéant, face à l'arrière;
- e) une mention indiquant que l'ensemble est conforme ou non aux exigences de l'essai d'inversion visées à l'article 5.18;
- f) un avertissement indiquant :
 - (i) si l'ensemble 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,
 - (ii) si l'ensemble est muni d'un système d'attaches inférieures et s'il sera utilisé par une personne handicapée dont la masse est de 30 kg ou moins, que cet ensemble 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 au moyen de la courroie d'attache si l'ensemble en est muni et si le fabricant recommande son utilisation :
 - (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble 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 est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
 - (iii) si l'ensemble est muni d'un système d'attaches inférieures ou d'une courroie d'attache et s'il est recommandé pour des personnes handicapées dont la masse est supérieure à 30 kg, que l'ensemble doit être assujéti au véhicule au moyen d'une ceinture de sécurité du véhicule seulement,
 - (iv) si l'ensemble n'est pas muni d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble 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 est muni d'une courroie d'attache

- (v) if the restraint system is designed to restrain a disabled person by means of belts, the belts provided with the restraint system are to be snugly adjusted around the person, and
- (vi) if the restraint system is designed to restrain a disabled person by means of a fixed or movable surface and by means of belts, the surface alone is not sufficient to restrain the person; and
- (g) an installation diagram that shows the restraint system installed as recommended by the manufacturer
 - (i) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap,
 - (ii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap, or
 - (iii) if equipped with a lower connector system, in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system and secured to a vehicle by means of the lower connector system and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap.

et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,

(v) si l'ensemble est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen de ceintures, que les ceintures fournies avec l'ensemble doivent être ajustées étroitement au corps de la personne,

(vi) si l'ensemble est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen d'une surface fixe ou mobile et au moyen de ceintures, que la surface seule ne suffit pas pour retenir la personne;

g) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble installé selon les recommandations du fabricant :

(i) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et assujetti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,

(ii) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique, et assujetti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,

(iii) si l'ensemble est muni d'un système d'attaches inférieures, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs et assujetti au véhicule au moyen de ce dispositif et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la 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 imprimés 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 tailles des caractères

Information to be fully visible

(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 soit occupé ou non.

Visibilité des renseignements

Information — custom restraint systems

5.23 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 is to 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) a statement that the restraint system conforms to the prescribed standards applicable at the date of manufacture;

5.23 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 :

- a) une mention indiquant que l'ensemble est réservé à l'usage exclusif de la personne pour laquelle il a été conçu;
- b) le nom de l'entreprise qui a fabriqué, importé ou vendu l'ensemble et l'adresse de son établissement principal;
- c) la date de fabrication de l'ensemble, 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;

Renseignements — ensemble de retenue sur mesure

(e) a statement that indicates whether the restraint system conforms to the requirements of the inversion test referred to in section 5.18;

(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 that

(i) if the restraint system is not designed for use at certain adjustment positions or with trays or tables or certain webbing assemblies, those adjustment positions, trays, tables or webbing assemblies must not be used,

(ii) if the restraint system has a positioning harness with a hook and loop fastener, the fastener alone is not sufficient to restrain a disabled person, and only belts that include buckles are to 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 harness straps, the surface alone is not sufficient to restrain the person.

d) une mention indiquant que l'ensemble est conforme aux normes réglementaires qui étaient applicables à la date de fabrication;

e) une mention indiquant que l'ensemble est conforme ou non aux exigences de l'essai d'inversion visées à l'article 5.18;

f) si l'ensemble 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;

g) un avertissement indiquant :

(i) si l'ensemble 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,

(ii) si l'ensemble comprend un harnais de positionnement à fermeture à boucles et à crochets, que ce type de fermeture seul n'est pas suffisant pour retenir une personne handicapée et que seule des ceintures comportant des attaches doivent être utilisées à cette fin,

(iii) si l'ensemble est conçu pour retenir une personne handicapée au moyen d'une surface fixe ou mobile et au moyen d'un harnais, que cette surface seule ne suffit pas pour retenir la personne.

Installation
instructions

5.24 (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.

Idem

(2) The instructions must

(a) specify the types 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) state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the restraint system is to be installed, and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap;

(e) if the restraint system conforms to the requirements of section 5.18, provide a step-by-step procedure, including diagrams, for installing the restraint system in either aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.1 of Test Method 213.3, for securing a disabled person in

5.24 (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 dans un véhicule et l'y assujettir;

b) placer une personne handicapée dans l'ensemble;

c) ajuster toute partie de l'ensemble qui est conçue pour retenir la personne.

(2) Les instructions doivent :

a) préciser les genres de véhicules, les places assises et les genres de ceintures de sécurité d'un 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 inférieures;

c) expliquer les principales conséquences du fait de ne pas tenir compte des avertissements inscrits sur l'ensemble de retenue;

d) indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujéti au véhicule, d'une part, au moyen du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs ou d'une ceinture de sécurité du véhicule, selon la place assise où l'ensemble sera installé, et, d'autre part, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache;

e) si l'ensemble est conforme aux exigences de l'article 5.18, fournir la marche à suivre détaillée, y compris les diagrammes, pour installer l'ensemble dans l'un ou l'autre des sièges pour passagers d'aéronef visés au paragraphe 2.1.1 de la

Instructions
d'installation

Idem

the restraint system when it is installed in the seat, and for adjusting the restraint system to fit the person; and

(f) in the case of a restraint system that conforms to the requirements of section 5.18, and that is manufactured with a removable base, and that has a seating component designed to be used with or without the base, specify whether the restraint system must be used with or without the base in either aircraft passenger seat referred to in subsection 2.1.1 of Test Method 213.3.

Storage of instructions

(3) Every mass-produced restraint system for disabled persons must have a place for the storage of instructions.

Méthode d'essai 213.3, assujettir la personne dans l'ensemble lorsqu'il est installé dans le siège et ajuster l'ensemble au corps de la personne;

f) si l'ensemble est conforme aux exigences de l'article 5.18 et s'il est fabriqué avec une base amovible dont l'élément siège de l'ensemble est conçu pour être utilisé avec ou sans la base, préciser si l'ensemble doit être utilisé avec ou sans la base dans l'un ou l'autre des sièges pour passagers d'aéronef visés au paragraphe 2.1.1 de la Méthode d'essai 213.3.

(3) Tout ensemble de retenue pour personne handicapée fabriqué en série doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.

Rangement des instructions

PART 6

CMVSS 213.5 — RESTRAINT SYSTEMS FOR INFANTS WITH SPECIAL NEEDS

GENERAL

Interpretation

6. In this Part, "Test Method 213.5" means *Test Method 213.5 — Restraint Systems for Infants with Special Needs* (October 2008).

Restraint system designed to face the rear

6.01 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

6.02 Every restraint system for infants with special needs must, when the anthropomorphic test device is positioned in the restraint system in accordance with subsection 3.4.2 or 3.6.2 of Test Method 213.5,

- (a) restrain the upper torso by means of
 - (i) in the case of a restraint system other than a car bed, belts passing over each shoulder, and
 - (ii) in the case of a car bed, belts passing over each shoulder; and
- (b) restrain the lower torso.

Means of securing restraint system

6.03 (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.

PARTIE 6

NSVAC 213.5 — ENSEMBLES DE RETENUE POUR BÉBÉS QUI ONT DES BESOINS SPÉCIAUX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Interprétation

6. 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 d'octobre 2008.

Ensemble de retenue conçu pour faire face à l'arrière

6.01 Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être conçu pour faire face à l'arrière, 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

6.02 Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit, lorsque le dispositif anthropomorphe d'essai est placé dans l'ensemble conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213.5, assurer la retenue :

- a) du haut du torse :
 - (i) dans le cas d'un ensemble autre qu'un lit d'auto, au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule,
 - (ii) dans le cas d'un lit d'auto, au moyen de ceintures passant par-dessus chaque épaule;
- b) du bas du torse.

Moyens d'assujettir l'ensemble

6.03 (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, de manière que la ceinture n'impose pas directement au bébé de charges résultant de la masse de l'ensemble;
- 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.

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 the use of the tether strap, 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, 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.	(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 l'utilisation de cette courroie, l'ensemble doit être conçu pour être assujéti à un véhicule :	Ensemble muni d'une courroie d'attache
Restraint system with removable base	6.04 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 with or without the base, the restraint system must be equipped with a lower connector system on the base.	6.04 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 est conçu pour être utilisé avec ou sans la base, l'ensemble doit être muni d'un système d'attaches inférieures sur la base.	Ensemble avec base amovible
Car bed	6.05 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, the load to the top of the infant's head in case of a side impact.	6.05 Tout lit d'auto doit : a) limiter les mouvements latéraux de la tête du bébé vers l'avant du véhicule au moyen d'un appui-tête; b) fournir un moyen, à même la coque du lit, de réduire au minimum les charges 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	6.06 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 6.16(1)(d) when the infant is positioned in the restraint system in accordance with the instructions referred to in paragraph 6.18(1)(b) and the restraint system is adjusted in accordance with the instructions referred to in paragraph 6.18(1)(c).	6.06 Toute partie d'un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux, laquelle 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 6.16(1)d) lorsque ce bébé est placé dans l'ensemble conformément aux instructions visées à l'alinéa 6.18(1)b) et que l'ensemble est ajusté conformément aux instructions visées à l'alinéa 6.18(1)c).	Ensemble réglable
Audible or visible indication	6.07 Every restraint system for infants with special needs 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.	6.07 Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux 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	6.08 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 <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i>.	6.08 Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être uniquement fait de matériaux conformes aux exigences de l'article 302 de l'annexe IV du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i>.	Inflammabilité
BELT BUCKLES AND WEBBING			
Conformity with TSD 209	6.09 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.	6.09 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
ATTACHES DE CEINTURE ET SANGLES			

Belt buckles

6.10 Every belt buckle that is designed to restrain an infant in a restraint system for infants with special needs must

- (a) under the conditions set out in subsection 3.3 of Test Method 213.5, before dynamic testing,
 - (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 4 of Test Method 213.5, after dynamic testing, 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 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 3 of Test Method 213.5.

Webbing

6.11 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 and 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, and
 - (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, for resistance to light as specified in S5.1(e) of TSD 209 and for resistance to micro-organisms as specified in S5.1(f) 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 3 of Test Method 213.5, have a width of not less than 38 mm when measured as specified in S5.1(a) of TSD 209.

6.10 Les attaches de ceinture qui sont conçues pour retenir un bébé dans un ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux :

- a) dans les conditions prévues au paragraphe 3.3 de la Méthode d'essai 213.5, avant l'essai dynamique :
 - (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 4 de la Méthode d'essai 213.5, après l'essai dynamique, 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 d'une attache actionnée 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 spécifiés à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.5.

Attache de ceinture

6.11 Toute sangle qui est 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 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 et 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 qui est conçue pour assujettir l'ensemble 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 qui est conçue pour retenir un bébé qui a des besoins spéciaux à l'ensemble;
- 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, l'essai de résistance à la lumière précisé à la disposition S5.1e) du DNT 209 et 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 75 % de la 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*;

Sangles

		d) avoir une largeur d'au moins 38 mm, mesurée conformément à la disposition S5.1a) du DNT 209, si le torse peut toucher la sangle lorsque l'ensemble subit un essai conformément à l'article 3 de la méthode d'essai 213.5.	
	CONTACTABLE SURFACES	SURFACES DE CONTACT	
Contactable surfaces	6.12 (1) Every restraint system for infants with special needs other than a car bed must provide (a) a surface for the support of the infant's back that is flat or concave and has a continuous area of not less than 54 800 mm ² ; and (b) surfaces for the support of each side of the infant's torso that are flat or concave and have a continuous area of not less than 30 500 mm ² each.	6.12 (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 mm ² ; b) pour soutenir les côtés du torse du bébé, des surfaces continues, plates ou concaves, d'une superficie d'au moins 30 500 mm ² chacune.	Surfaces de contact
Idem	(2) Every car bed must provide (a) a surface for the support of the infant's back and legs that is flat or concave and has a continuous area of not less than 71 250 mm ² ; and (b) surfaces for the support of each side of the infant's torso and legs that are flat or concave and have a continuous area of not less than 39 650 mm ² 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 mm ² ; 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 mm ² chacune.	Idem
Rigid structural components	6.13 Any rigid structural component 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.	6.13 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	6.14 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 subsection 3.4.2 or 3.6.2 of Test Method 213.5 must be covered with slow-recovery, energy-absorbing material that, when tested in accordance with section 5 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.	6.14 Toute surface de l'ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux que peut toucher la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, lorsque celui-ci est placé conformément aux paragraphes 3.4.2 ou 3.6.2 de la Méthode d'essai 213.5, doit être recouverte d'un matériau capable d'absorber l'énergie, de reprendre sa forme initiale lentement après une déformation et qui, lorsqu'il est soumis à l'essai conformément à l'article 5 de la Méthode d'essai 213.5, a : a) une résistance d'au moins 4 kPa et 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 et 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 et de moins de 12 kPa à 25 % de la résistance à la déformation par compression.	Surface que peut toucher la tête
	TESTING	ESSAIS	
Dynamic testing	6.15 (1) A restraint system for infants with special needs that is subjected to a dynamic test in accordance with section 3 of Test Method 213.5 must, when in any adjustment position,	6.15 (1) Lorsqu'il est réglé à n'importe quelle position de réglage, tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux qui est soumis à un essai dynamique visé à l'article 3 de la Méthode d'essai 213.5 :	Essai dynamique

(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, with the levelling device in any adjustment position, remain in the same adjustment position during the test as it was in immediately before the test began, unless a restraint system has a means of automatically repositioning the seating surface that allows the anthropomorphic test device to move from a reclined position to a more upright position and back to a reclined position during the test;

(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 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 seat, 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 seat surface, to be greater 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, 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 greater than 45° as compared to the angle between the head and the torso prior to the test; and

(f) 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.

a) ne doit présenter aucune séparation complète d'un élément d'armature porteur ni aucune séparation partielle qui expose 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 autre qu'un lit d'auto, le dispositif de nivellement étant ajusté à toute position de réglage, garder, au cours de l'essai, la même position de réglage qu'il avait immédiatement avant le début de l'essai, à moins que l'ensemble ne 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;

c) doit, dans le cas d'un ensemble autre qu'un lit d'auto, retenir le torse du dispositif anthropomorphe d'essai dans l'ensemble 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 au travers du centre de masse de la tête du dispositif et perpendiculaire au plan mi-sagittal, ne passe, à aucun moment pendant et immédiatement après l'essai, ni à travers les plans orthogonaux transversaux qui sont formés, d'une part, par le plan prolongé de la surface avant du dossier du siège, d'autre part, par le plan passant par le point le plus élevé de l'ensemble de retenue, lesquels sont indiqués à la figure 7 de l'annexe 7, ni à travers le plan vertical transversal qui passe par le point X du siège et qui est indiqué à la figure 8 de l'annexe 7;

d) dans le cas d'un ensemble autre qu'un lit d'auto, ne doit pas présenter 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 du siège, qui soit supérieur à 70° à aucun moment pendant l'essai;

e) dans le cas d'un ensemble autre qu'un lit d'auto, doit limiter, au moyen d'un dossier continu qui fait partie intégrante de l'ensemble, le mouvement de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai vers l'arrière de l'ensemble, 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;

f) 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.

Continuous seat back

(2) The continuous seat back referred to in paragraph (1)(e) must have

(a) a height of at least 500 mm; and

(b) a width of at least 200 mm, measured in the horizontal plane at the height specified in paragraph (a).

Measurement of height — paragraph 2(a)

(3) The height referred to in paragraph (2)(a) must be measured along the seat back surface of the restraint system, in the vertical longitudinal plane passing through the longitudinal centreline of the

(2) Le dossier continu visé à l'alinéa (1)e) 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).

(3) La hauteur visée à l'alinéa (2)a) doit être mesurée le long de la surface du dossier de l'ensemble dans le plan longitudinal vertical passant par l'axe longitudinal de l'ensemble, à partir du point le plus

Dossier continu

Mesure de la hauteur visée à l'alinéa (2)a)

restraint system, from the lowest point on the restraint system's seating surface that is contacted by the buttocks of the seated anthropomorphic test device.

Exception

(4) Despite paragraph (2)(b), if a restraint system for infants with special needs provides surfaces for the support of the sides of the torso, with the surfaces extending 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 (2)(a).

Restraint system with means of automatic repositioning

(5) If a restraint system for infants with special needs that has a means of automatically repositioning the seating surface of the restraint system is subjected, in any adjustment position, to a dynamic test in accordance with section 3 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.

bas de la surface assise de l'ensemble à laquelle touchent les fesses du dispositif anthropomorphe d'essai en position assise.

Exception

(4) Malgré l'alinéa (2)b), si l'ensemble possède des surfaces destinées à soutenir les côtés du torse qui s'étendent d'au moins 100 mm vers l'avant de la surface rembourrée de la portion de l'ensemble servant au support de la tête du dispositif anthropomorphe d'essai, le dossier continu peut avoir une largeur d'au moins 150 mm, mesurée dans le plan horizontal à la hauteur précisée à l'alinéa (2)a).

(5) 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 3 de la Méthode d'essai 213.5, aucune ouverture apparente supérieure à 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.

Ensemble disposant de moyen de repositionnement automatique

INFORMATION

Information

6.16 (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;
- (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 that indicates — 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 that
 - (i) the restraint system is for use only in a forward-facing seat equipped with a lower universal anchorage system or with a vehicle seat belt,
 - (ii) the restraint system is to be in a rear-facing position, except that a car bed is to 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, 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap:

RENSEIGNEMENTS

Renseignements

6.16 (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, 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 et l'adresse de son établissement principal;
- b) le nom et le numéro de modèle de l'ensemble;
- c) la date de fabrication de l'ensemble, 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;
- 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;
- e) un avertissement indiquant :
 - (i) que l'ensemble ne doit être utilisé que sur un siège orienté vers l'avant et muni d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ou d'une ceinture de sécurité du véhicule,
 - (ii) que l'ensemble doit être placé face à 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 est muni d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble 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

- (A) a lower connector system, if the restraint system is installed in a seating position that is equipped with a lower universal anchorage system,
- (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, 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap; and
- (v) the belts and any vest or bunting bag provided with the restraint system are to be snugly adjusted around the infant; and
- (f) an installation diagram that shows the restraint system installed as recommended by the manufacturer
 - (i) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap,
 - (ii) 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap, and
 - (iii) if equipped with a lower connector system, 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 the use of the tether strap, by means of the tether strap.

est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache :

- (A) un système d'attaches inférieures, si l'ensemble 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 est installé à une place assise non munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs,
- (iv) si l'ensemble n'est pas équipé d'un système d'attaches inférieures, que l'ensemble 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 est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,
- (v) que les ceintures, la veste ou le nid d'ange fournis avec l'ensemble doivent être ajustés étroitement au corps du bébé;
- f) un diagramme d'installation qui illustre l'ensemble installé selon les recommandations du fabricant :
 - (i) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité sous-abdominale et assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,
 - (ii) à une place assise munie uniquement d'une ceinture de sécurité trois points à sangle unique et assujéti au véhicule au moyen de cette ceinture et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache,
 - (iii) si l'ensemble est muni d'un système d'attaches inférieures, à une place assise munie d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs, et assujéti au véhicule au moyen de ce système et, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la 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.

Information to
be fully visible

(3) The information referred to in paragraphs (1)(d) to (f) must, even when the restraint system is occupied, be fully visible at all times, whether the restraint system is installed with or without a removable base.

Warning — air
bag

6.17 (1) Every restraint system for infants with special needs must bear the air bag warning label as shown in Schedule 6 that conforms to the requirements of that schedule.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) doivent être imprimés 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 temps, que l'ensemble soit occupé ou non et qu'il soit installé avec ou sans la base amovible.

6.17 (1) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit porter l'étiquette d'avertissement concernant le sac gonflable qui figure à l'annexe 6 et qui respecte les exigences de cette annexe.

Langues
officielles et
taille des
caractères

Visibilité des
renseignements

Avertissement
— 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; (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 à l'un ou l'autre des endroits ci-après et être complètement visible par quiconque installe l'ensemble : a) sur le côté de l'ensemble de retenue faisant face à la porte avant droite du passager lorsque l'ensemble fait face à l'arrière; b) à l'endroit où la tête du bébé reposerait ou à un endroit adjacent à cet endroit.	Idem
Installation instructions	6.18 (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 (a) installing and securing the restraint system in a vehicle; (b) positioning an infant with special needs in the restraint system; and (c) adjusting every part of the restraint system that is designed to restrain the infant.	6.18 (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 : a) installer l'ensemble dans un véhicule et l'y assujettir; b) placer un bébé qui a des besoins spéciaux dans l'ensemble; c) ajuster toute partie de l'ensemble qui est conçue pour retenir le bébé.	Instructions d'installation
Idem	(2) The instructions must (a) specify the types 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; (d) explain the primary consequences of not following the warnings appearing on the restraint system; and (e) state that the restraint system, even when unoccupied, must be firmly secured to the vehicle by means of a lower universal anchorage system or a vehicle seat belt, as applicable for the seating position in which the restraint system is to be installed, and, if the restraint system is equipped with a tether strap and the manufacturer recommends the use of the tether strap, by means of the tether strap.	(2) Les instructions doivent : a) préciser les genres de véhicules, les places assises et les genres 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, indiquer 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) indiquer que l'ensemble de retenue, même inoccupé, doit être solidement assujetti au véhicule, d'une part, au moyen d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs ou d'une ceinture de sécurité du véhicule, selon la place assise où l'ensemble sera installé, et, d'autre part, si l'ensemble est muni d'une courroie d'attache et que le fabricant recommande l'utilisation de cette courroie, au moyen de la courroie d'attache.	Idem
Storage of instructions	(3) Every restraint system for infants with special needs must have a place for the storage of instructions.	(3) Tout ensemble de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux doit être muni d'un emplacement pour ranger les instructions.	Rangement des instructions

PART 7

TRANSITIONAL PROVISION, REPEAL
AND COMING INTO FORCE

TRANSITIONAL PROVISION

Transitional
provision

7. Until September 1, 2010, the restraint systems and booster seats referred to in these Regulations may 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.

PARTIE 7

DISPOSITION TRANSITOIRE,
ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

DISPOSITION TRANSITOIRE

Disposition
transitoire

7. Jusqu'au 1^{er} septembre 2010, les ensembles de retenue et les coussins d'appoint visés par le présent règlement peuvent 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.

REPEAL

Repeal

8. The Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

Coming into force

9. These Regulations come into force on September 1, 2010.

SCHEDULE 1
(Subsection 1.01(2))

Department of Transport

Motor Vehicle Safety Act (subsection 3(2))

Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations (subsection 1.01(2))

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 1.02 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, Infrastructure and Communities

ABROGATION

Abrogation

8. Le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Entrée en vigueur

9. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 2010.

ANNEXE 1
(paragraphe 1.01 (2))

Ministère des Transports

Loi sur la sécurité automobile (paragraphe 3(2))

Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles) (paragraphe 1.01(2))

AUTORISATION DU MINISTRE

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et du *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins 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 1.02 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, de l'Infrastructure et des Collectivités

¹ SOR/98-159

¹ DORS/98-159

SCHEDULE 2
(Subsection 1.01(3))

NATIONAL SAFETY MARK



Note: Replace XXXX with the number 213, 213.1, 213.2, 213.3 or 213.5, as applicable.

Replace YYY with the authorization number assigned by the Minister, as applicable.

ANNEXE 2
(paragraphe 1.01(3))

MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ



Note : Remplacez XXXX par le numéro 213, 213.1, 213.2, 213.3 ou 213.5, selon le cas.

Remplacez YYY par le numéro d'autorisation attribué par le ministre, selon le cas.

SCHEDULE 3
(Section 1.05)

LOWER UNIVERSAL ANCHORAGE
SYSTEM SYMBOL



ANNEXE 3
(article 1.05)

SYMBOLE DU DISPOSITIF UNIVERSEL D'ANCRAGES
D'ATTACHES INFÉRIEURES



SCHEDULE 4
(Section 1.09)

DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION,
DEMONSTRATION, EVALUATION OR
TESTING PURPOSES

1. Name of the manufacturer of the restraint system or booster seat:

2. Name and address of the person importing the restraint system or booster seat:

3. The make and the model name or number of the restraint system or booster seat:

4. The date that the restraint system or booster seat is presented for importation:

I, the undersigned _____, declare that the
(Authorized representative)

information set out in this declaration is true and that the restraint system or booster seat

(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.*

Signature of authorized representative

Date

SCHEDULE 5

(Paragraphs 2.18(1)(c), 3.16(1)(c), 4.10(1)(c), 5.22(1)(c), 5.23(c) and 6.16(1)(c))

DATE OF MANUFACTURE

####	##	##
year/année	month/mois	day/jour

ANNEXE 4
(article 1.09)

DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES
FINS PROMOTIONNELLES OU
EXPÉRIMENTALES

1. Nom du fabricant de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

2. Nom et adresse de l'importateur de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

3. Marque et nom du modèle ou numéro de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

4. Date de présentation aux fins d'importation de l'ensemble de retenue ou du siège d'appoint :

Je soussigné, _____, déclare que les renseignements
(représentant autorisé)

énoncés dans la présente déclaration sont vrais et que l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint sera utilisé au Canada :

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 du représentant autorisé

Date

ANNEXE 5

(alinéas 2.18(1)c), 3.16(1)c), 4.10(1)c), 5.22(1)c), 5.23c) et 6.16(1)c))

DATE DE FABRICATION

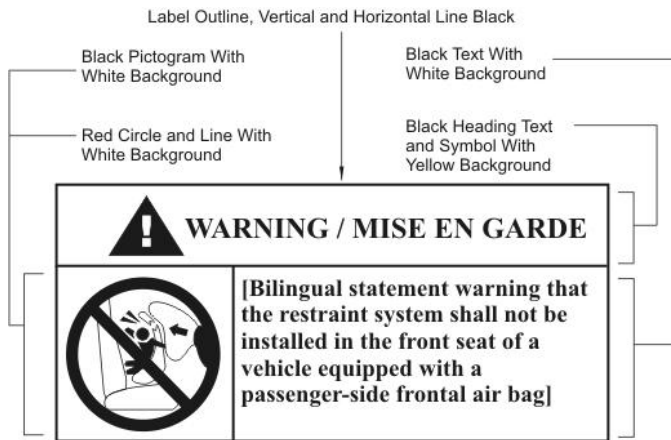
####	##	##
année/year	mois/month	jour/day

* Note: Subsection 7(5) of the *Motor Vehicle Safety Act* prohibits a person who signs the declaration referred to in paragraph 7(1)(a) of the Act to use or dispose of a restraint system or booster seat other than in accordance with 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 2.19(1), 3.17(1) and 6.17(1))

AIR BAG WARNING LABEL



Requirements:

1. The message area containing the statement must be at least 30 cm²
2. The statement must be in characters of at least 10 points
3. The pictogram must be at least 30 mm in diameter

Note: Drawing not to scale

ANNEXE 6
(paragraphe 2.19(1), 3.17(1) et 6.17(1))

ÉTIQUETTE D'AVERTISSEMENT CONCERNANT
LE SAC GONFLABLE



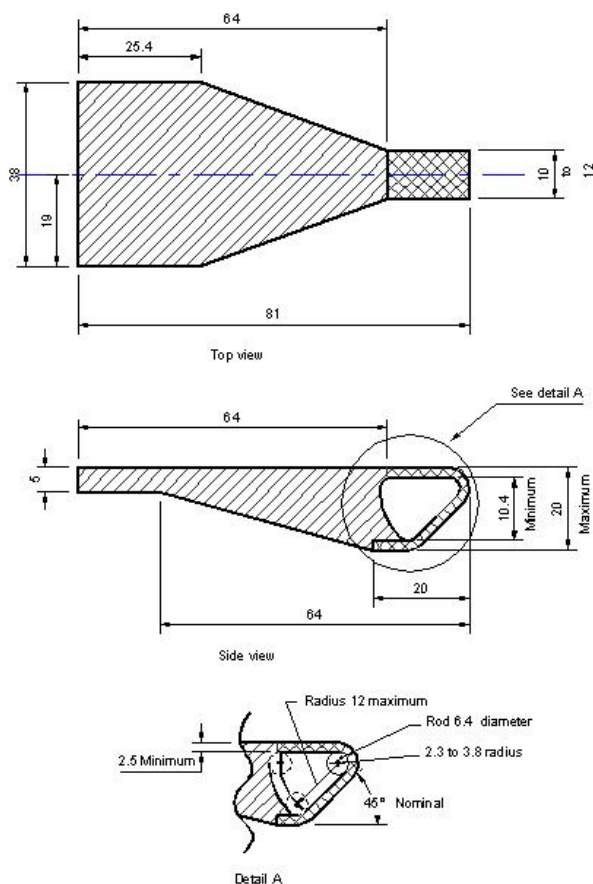
Exigences :

1. La zone contenant l'avertissement doit être d'au moins 30 cm²
2. L'avertissement doit être en caractères d'au moins 10 points
3. Le pictogramme doit avoir un diamètre d'au moins 30 mm

Remarque : Le dessin n'est pas à l'échelle

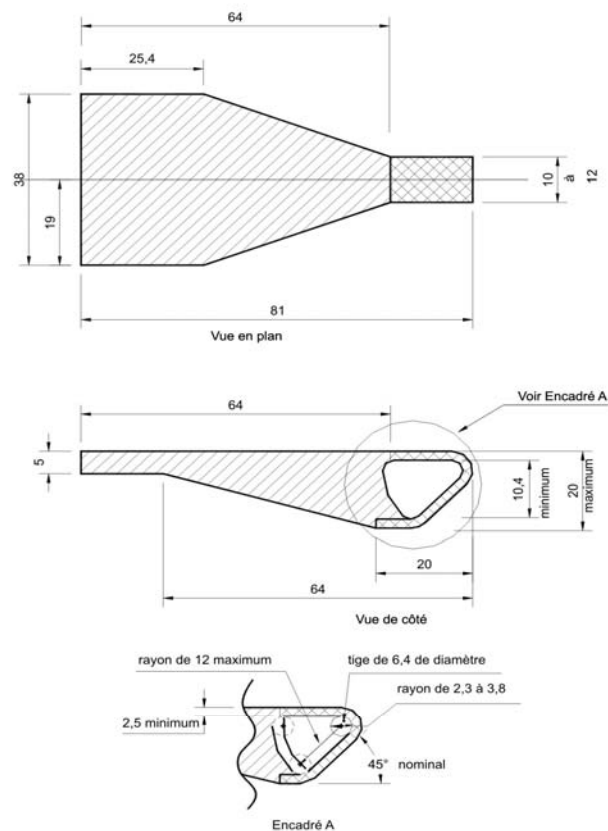
SCHEDULE 7

(Subsection 1(1), paragraphs 2.16(1)(a) and (b), 2.17(a), 3.15(1)(e), 4.08(e) and (f), 5.20(a) and (b), 5.21(a) and 6.15(1)(c))



ANNEXE 7

(paragraphe 1(1) et alinéas 2.16(1)a) et b), 2.17a), 3.15(1)e), 4.08e) et f), 5.20a) et b), 5.21a) et 6.15(1)c))



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

Notes:

- Dimensions in mm, except where otherwise indicated
- Drawing not to scale

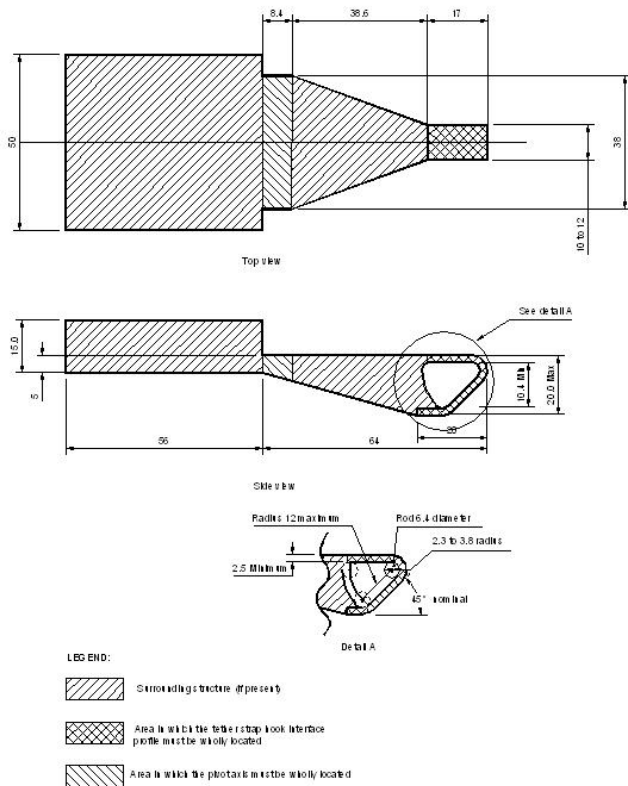
Figure 1 — Interface Profile of Tether Strap Hook

Remarques :

- Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
- Le dessin n'est pas à l'échelle

Figure 1 — Profil d'interface du crochet de la courroie d'attache

SCHEDULE 7 — Continued

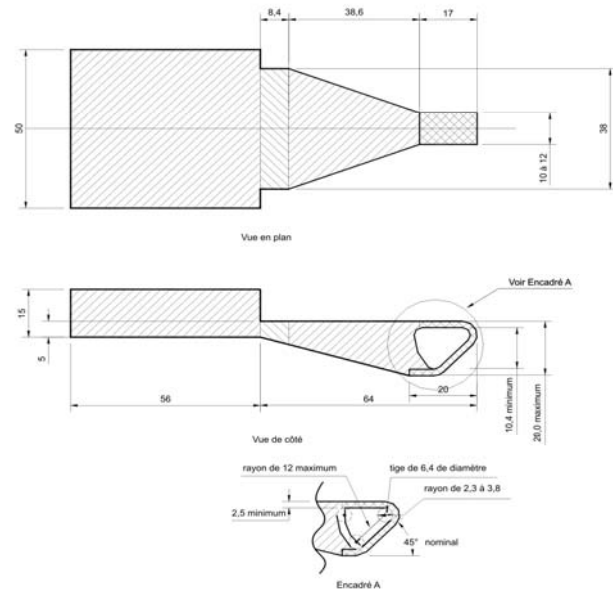


Notes:

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)



LÉGENDE :

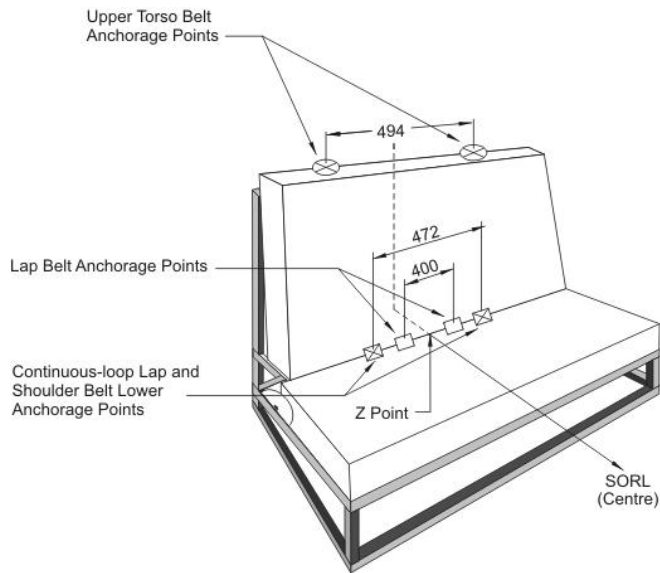
- Structure adjointe (s'il y en a une)
- Zone dans laquelle doit être entièrement situé le profil d'interface du crochet de la courroie d'attache
- Zone dans laquelle doit être entièrement situé l'axe de pivotement

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

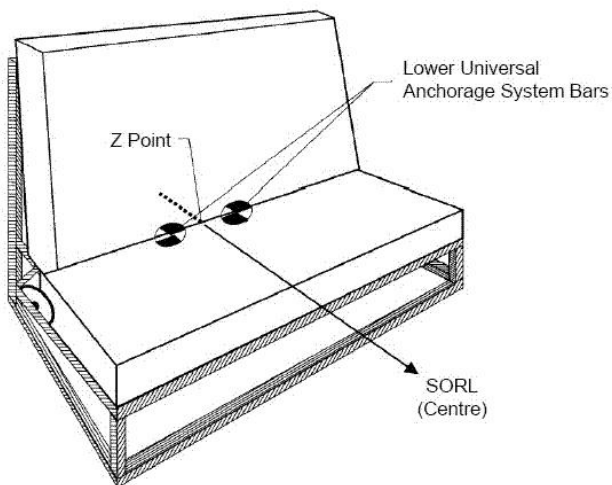
SCHEDULE 7 — Continued



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 centre SORL
4. Maximum distance from the seat bight to the end of the buckle is 175 mm

Figure 3 — Three-dimensional Schematic View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Seat Belt Anchorage Points

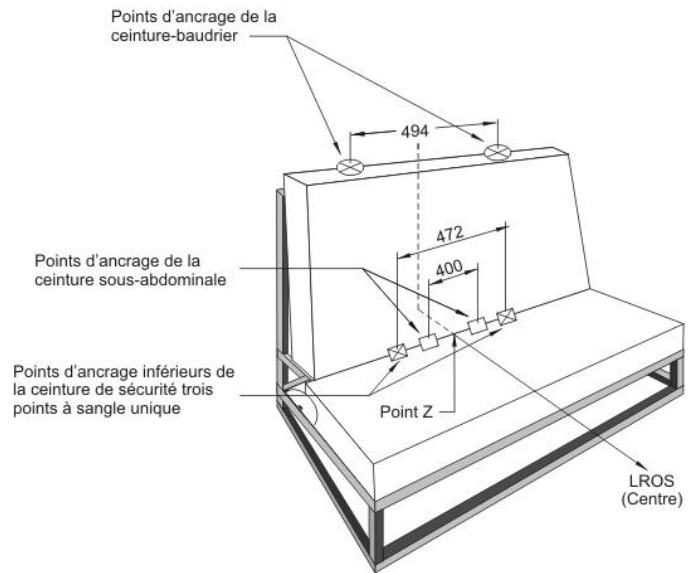


Notes:

1. Drawing not to scale
2. Lower universal anchorage system bars 6 mm in diameter and 25 mm in length
3. Transverse horizontal distance between the centre of the bars and the vertical plane containing the SORL at the centre of the seat assembly is 140 mm

Figure 4 — Three-dimensional Schematic View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Lower Universal Anchorage System

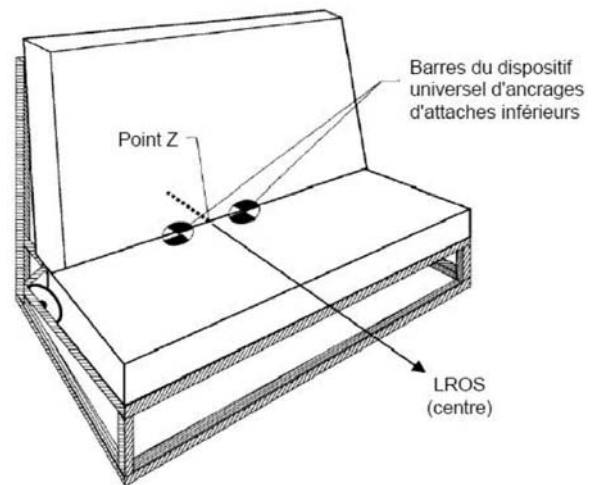
ANNEXE 7 (suite)



Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire
2. Le dessin n'est pas à l'échelle
3. 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 (centre)
4. La distance maximale depuis la jonction dossier-coussin du siège jusqu'à l'extrémité de l'attache est de 175 mm

Figure 3 — Vue schématique tridimensionnelle du siège normalisé indiquant l'emplacement des points d'ancrage de la ceinture de sécurité

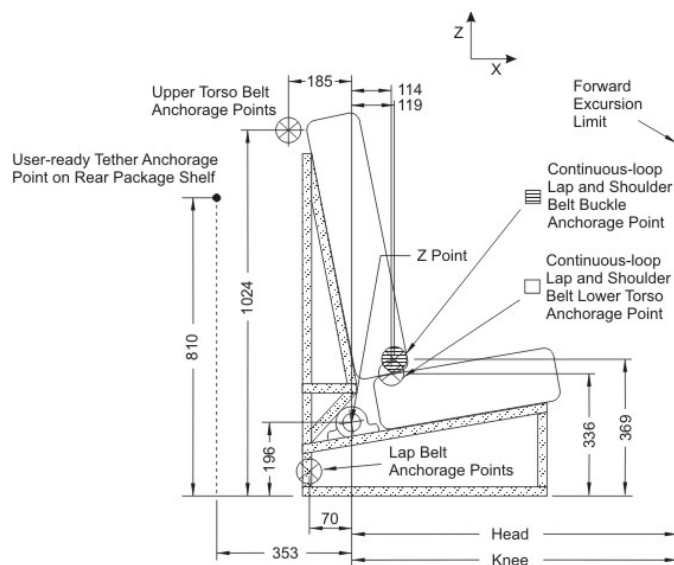


Remarques :

1. Le dessin n'est pas à l'échelle
2. Les barres du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures ont un diamètre de 6 mm et une longueur de 25 mm
3. La distance horizontale transversale entre le centre des barres et le plan vertical qui contient la LROS au centre du siège est de 140 mm

Figure 4 — Vue schématique tridimensionnelle du siège normalisé indiquant l'emplacement du dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieures

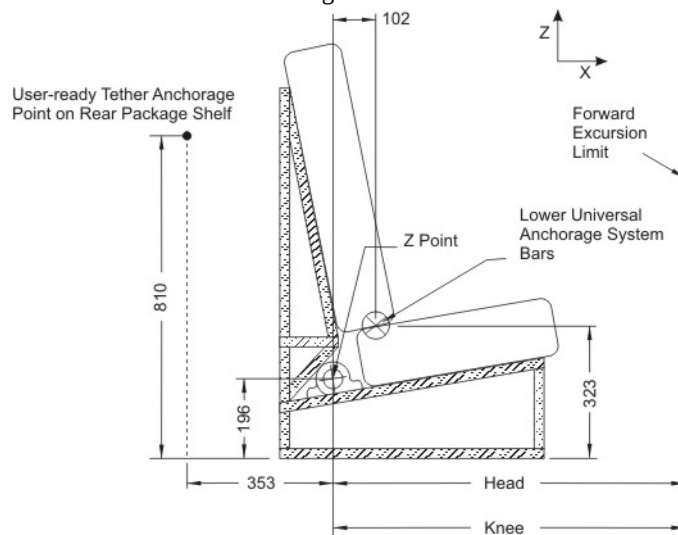
SCHEDULE 7 — Continued



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 544 mm right or left of the vertical longitudinal plane containing the centre SORL

Figure 5 — Side View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Seat Belt Anchorage Points

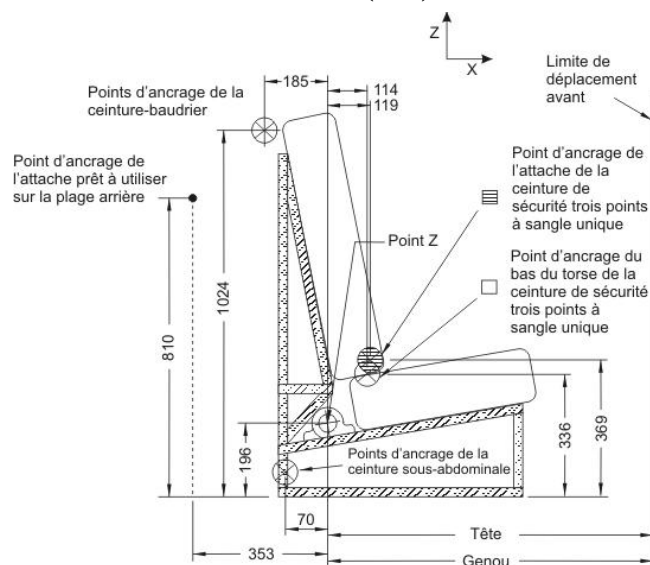


Notes:

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Drawing not to scale
3. User-ready tether anchorage point on rear package shelf located 544 mm right or left of the vertical longitudinal plane containing the centre SORL
4. Lower universal anchorage system bars located 102 mm forward of Z point and 323 mm upward from floor

Figure 6 — Side View of Standard Seat Assembly Indicating Location of Lower Universal Anchorage System

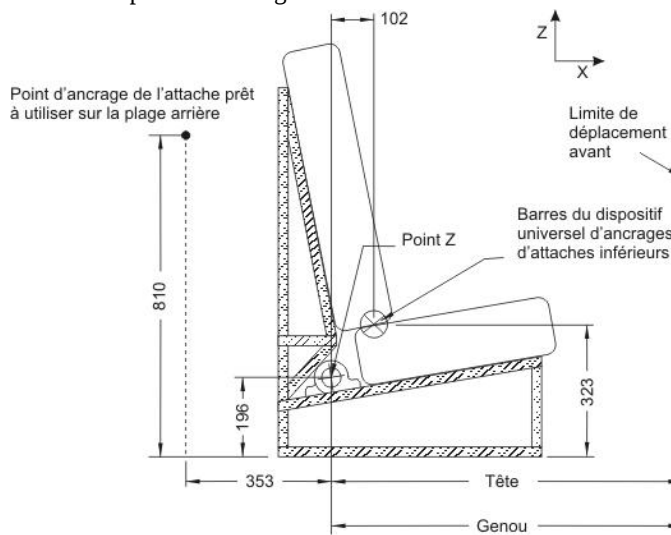
ANNEXE 7 (suite)



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 à 544 mm à droite ou à gauche sur le plan vertical longitudinal contenant la LROS (centre)

Figure 5 — Vue de côté du siège normalisé indiquant l'emplacement des points d'ancrage de la ceinture de sécurité

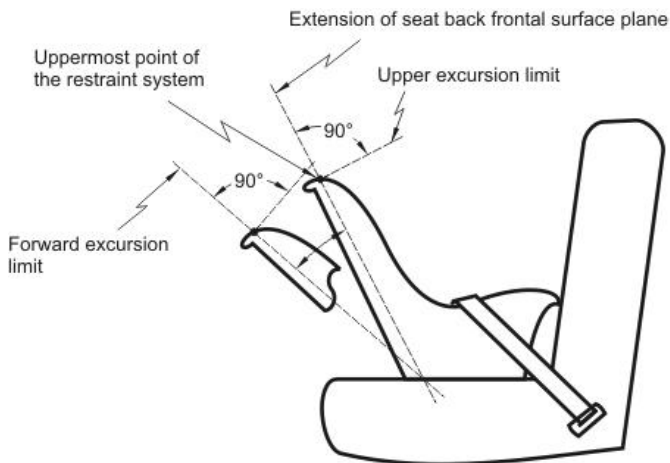


Remarques :

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 à 544 mm à droite ou à gauche sur le plan vertical longitudinal contenant la LROS (centre)
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

Figure 7 — Forward and Upper Excursion Limits for any Portion of Target Point on Either Side of Anthropomorphic Test Device Head

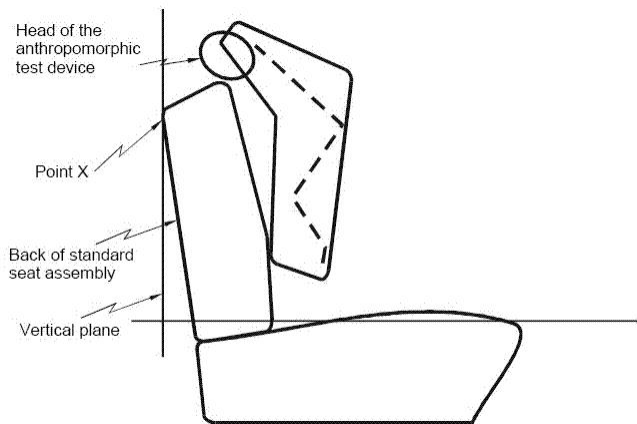
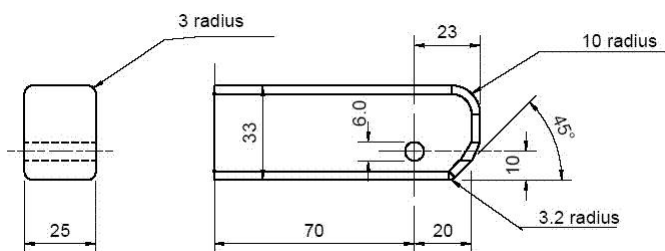


Figure 8 — Point X on Vertical Plane of Standard Seat Assembly



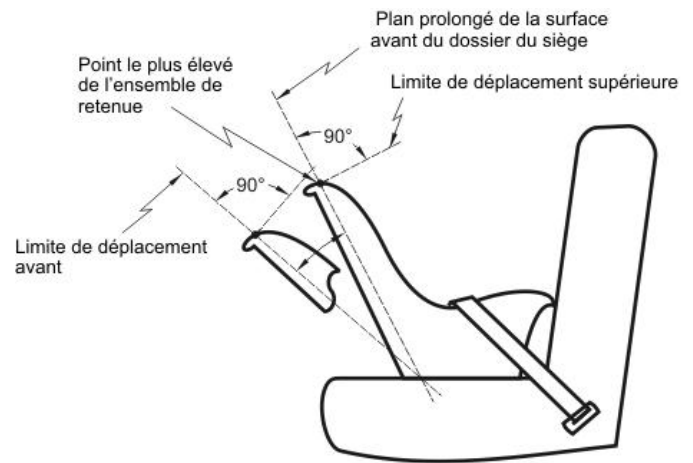
Notes:

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

[41-1-o]

ANNEXE 7 (suite)



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

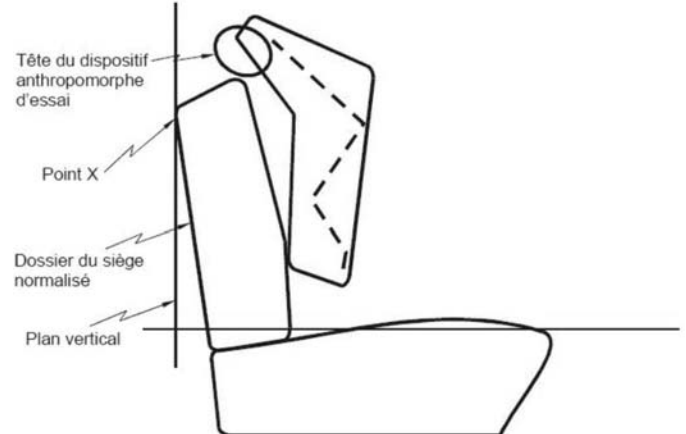
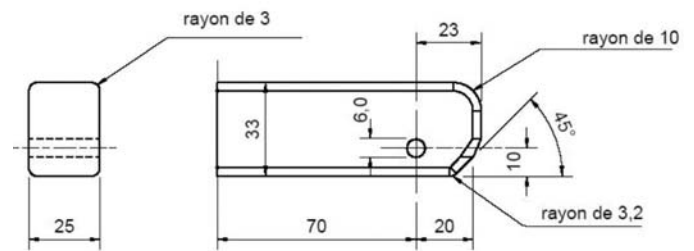


Figure 8 — Point X sur le plan vertical du siège normalisé



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

[41-1-o]

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Each year, conflicts between waterway users create risks to the safety of Canadians. Since the regulation of navigation and shipping is a federal responsibility, local authorities must apply to Transport Canada (TC) for restrictions on navigation to be made under the *Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations) in order to enhance the safety of local waterways or to protect the environment or the public interest.

Description: The proposed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* include

- amended provisions for the Minister to issue permits for public events and activities that would otherwise contravene restrictions set out in the Schedules to the Regulations;
- amendments to certain existing restrictions in the province of Quebec in order to correct errors; and
- clarified wording with respect to the powers of persons authorized to ensure compliance with the Regulations and with respect to water-skiing.

Cost-benefit statement: The proposed amendments would have virtually no costs to consumers or businesses. The benefits would include the streamlining of the process for approving public events and activities to take place in waters subject to restrictions set out in the Schedules to the Regulations. In some cases, the current cost of applying for an exemption would be eliminated.

Business and consumer impacts: There are no significant impacts to businesses or consumers.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed Regulations are the result of cooperation between TC and local governments in order to address local safety and environmental issues in the context of federal regulations.

Performance measurement and evaluation plan: Most of the amendments set out in the proposed Regulations are responses to evaluations of the effectiveness of the Regulations, which

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Chaque année, les conflits opposant les usagers des voies navigables créent des risques pour la sécurité des Canadiens. Puisque la réglementation de la navigation de plaisance et les bâtiments sont de compétence fédérale, les autorités locales doivent présenter une demande à Transports Canada (TC) en ce qui a trait aux restrictions en matière de navigation à mettre en œuvre en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (le Règlement), pour améliorer la sécurité des voies navigables locales ou pour protéger l'environnement ou l'intérêt public.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* proposé inclut :

- des dispositions modifiées accordant au ministre le pouvoir de délivrer des permis pour des événements et des activités publics qui, en d'autres circonstances, seraient en violation des restrictions énoncées dans les annexes du Règlement;
- des modifications à certaines restrictions en vigueur dans la province de Québec afin de corriger des erreurs;
- un énoncé plus clair des pouvoirs accordés aux personnes autorisées à assurer la conformité au Règlement et en ce qui concerne le ski nautique.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications proposées n'entraîneront pratiquement aucun coût pour les consommateurs ou les entreprises. L'un des avantages sera la simplification du processus d'approbation des activités et des événements publics qui ont lieu dans des eaux assujetties aux restrictions énoncées dans les annexes du Règlement. Dans certains cas, le coût actuel lié à la demande d'exemption serait éliminé.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Il n'y a aucune incidence importante sur les entreprises ou les consommateurs.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le règlement proposé résulte d'une collaboration entre TC et les gouvernements locaux aux fins du règlement des questions locales de sécurité et environnementales dans le contexte des règlements fédéraux.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : La plupart des modifications énoncées dans le règlement proposé font suite aux évaluations sur l'efficacité du Règlement, qui ont fait

showed where improvements in the regulatory regime were necessary. The effectiveness of the proposed Regulations will be monitored to evaluate the achievement of this goal.

ressortir les situations où il était nécessaire d'améliorer le régime de réglementation. L'efficacité du règlement proposé sera surveillée pour vérifier si cet objectif est atteint.

Issue

Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in increased conflicts between waterway users and, as a consequence, an increased safety risk to users. Each year, TC receives a number of applications from local authorities to impose restrictions on navigation in order to protect public safety, the public interest and the near shore environment, and to ensure the safe and efficient navigation of vessels.

In 2008, a number of local authorities in Quebec requested that errors in existing restrictions be corrected in order to clarify the application of the Regulations and to facilitate enforcement.

In addition, proposals are incorporated in the amendments, clarifying

- that provisions pertaining to the operation of a vessel for the purpose of towing a person on water-skis or other equipment also apply whenever a vessel is used to create a wake, for the purpose of wake surfing, even if the person is not physically attached to the vessel by a rope; and
- the circumstances under which a vessel may operate in excess of a shoreline speed limit in order to tow a water-skier directly away from the shore.

The proposed amendments also include provisions making possible the issuance of permits for public events and activities that would otherwise contravene restrictions made under the Regulations.

Objectives

The objectives of the proposed Regulations are twofold:

- To correct errors and clarify the provisions that apply to ensuring compliance with the Regulations and to the operation of a vessel for the purposes of towing a person on water-skis or other equipment.
- To provide a simplified process for authorizing the holding of sporting, recreational or public events or activities in waters that are subject to restrictions while ensuring that conditions are in place to protect the public interest and the environment and to minimize the risk to the safety of persons and interference with the safe and efficient navigation of vessels.

These objectives will assist in the maintenance of an effective enforcement regime, promote the viable and effective use of Canadian waters, and will promote safety for both recreational boaters and commercial operators by providing a simple and consistent mechanism for safely managing sporting, recreational or public events or activities.

Description

Currently, the Regulations provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters. The restrictions set out in the Schedules to the Regulations include prohibitions with respect to access by vessels or classes of vessels to specified areas, restrictions on the mode of propulsion used, maximum engine power or speed limits, prohibitions on recreational towing activities (e.g. water-skiing) and specify areas

Question

L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a entraîné une augmentation des conflits entre les usagers des voies navigables et, par conséquent, une augmentation du risque pour la sécurité des usagers. Chaque année, TC reçoit un certain nombre de demandes de la part des autorités locales en vue d'imposer des restrictions en matière de navigation pour protéger la sécurité du public, l'intérêt public et l'environnement près de la rive, ainsi que pour assurer la navigation sûre et efficace des bâtiments.

En 2008, un certain nombre de responsables locaux du Québec ont demandé que les erreurs figurant dans les restrictions actuelles soient corrigées de manière à préciser et à faciliter l'application du Règlement.

Par ailleurs, diverses propositions sont insérées dans les modifications pour éclaircir les points suivants :

- Que les modalités relatives à l'utilisation d'un bâtiment pour tirer une personne sur skis nautiques ou tout autre équipement s'appliquent aussi chaque fois qu'un bâtiment est utilisé pour créer un sillage, pour permettre à une personne de surfer sur la vague de sillage, même si cette personne n'est pas physiquement reliée au bâtiment par une corde.
- Les circonstances dans lesquelles un bâtiment peut être utilisé à une vitesse supérieure à la limite de vitesse près de la rive pour tirer un skieur en s'éloignant de la rive.

Les modifications proposées comprennent également des dispositions qui rendent possible la délivrance de permis pour les activités et les événements publics qui autrement seraient en violation des restrictions en vertu du Règlement.

Objectifs

Les objectifs du règlement proposé sont doubles :

- Corriger les erreurs et éclaircir les dispositions qui s'appliquent pour assurer la conformité du Règlement et à l'utilisation d'un bâtiment pour tirer une personne sur skis nautiques ou tout autre équipement.
- Établir un processus simplifié pour l'autorisation d'organiser des activités ou des événements sportifs, récréatifs ou publics, dans les eaux assujetties aux restrictions, tout en assurant que les conditions soient en place pour protéger l'intérêt public et l'environnement et réduire au minimum le risque pour la sécurité des personnes et les entraves à la sécurité et à l'efficacité de la navigation des bâtiments.

Ces objectifs vont permettre de maintenir un régime d'application efficace, de promouvoir une utilisation viable et efficace des eaux canadiennes et de favoriser la sécurité des plaisanciers et des exploitants commerciaux en établissant un mécanisme simple et uniforme pour gérer en toute sécurité les activités ou les événements sportifs, récréatifs ou publics.

Description

Actuellement, le Règlement prévoit l'imposition de restrictions à la navigation de plaisance et aux activités connexes sur les eaux canadiennes. Les restrictions énoncées dans les annexes au Règlement comprennent des interdictions relatives à l'accès par des bâtiments ou des classes de bâtiments à certaines zones, des restrictions quant au mode de propulsion utilisé, à la puissance maximale des moteurs ou à la limite de vitesse, des interdictions

in which a permit is required in order to hold a sporting, recreational or public events or activities (e.g. regattas and dragon boat races).

The proposed Regulations contain a number of miscellaneous proposals:

- At the request of the Ontario Provincial Police, First Nations Constables in the province of Ontario are being added to the list of classes of persons authorized to ensure compliance with the Regulations. Also, at the request of the Ministère de la Justice du Québec, municipal inspectors and special constables of four municipalities are being added to the list.
- It is necessary to correct a number of errors pertaining to existing restrictions in the province of Quebec. These changes are limited to correcting inaccurate information and do not change the actual substantive intent of the Regulations in any way. Four lakes in the province of Quebec are identified in the Regulations by their local names instead of the official name listed in the Location Reference (*Répertoire toponymique du Québec* Reference System). One lake identified as Guindon Lake in the Schedules to the Regulations does not exist. Saint-Georges Lake in the Municipality of Saint-Georges-de-Windsor is incorrectly listed as Windsor Lake. Incorrect coordinates were used for Manitou Lake and in the case of Lake Sainte-Marie, the coordinates are for the wrong Lake Sainte-Marie — a non-navigable lake of the same name in the same municipality.
- An amendment is proposed to clarify the circumstances under which a vessel may operate in excess of a shoreline speed limit in order to tow a person on water-skis or other equipment directly away from the shore, by removing a requirement for buoys to be present that specifically designate an area for this purpose.
- An amendment is proposed clarifying that the Regulations apply whenever a vessel is used to create a wake for the purpose of wake surfing, whether or not the person is physically attached to the vessel by a rope.
- Currently, the Regulations provide for the issuance of permits to enable sporting, recreational or public events or activities to take place in waters where public events are prohibited, unless authorized by a permit. The Regulations also allow for permits to be issued for public events involving speeds that are greater than the speed limits set for the waters where an event is to take place. They do not allow for the issuance of permits to enable public events or activities to take place, which would be contrary to other prohibitions under the Regulations. Therefore, an amendment is proposed facilitating the issuance of permits under these additional circumstances.

Regulatory and non-regulatory options considered

Matters of navigation and shipping lie exclusively within federal jurisdiction. The Regulations are the only mechanism available to local authorities to resolve conflicts between user groups that are not resolvable through voluntary strategies, such as the voluntary separation of user groups engaged in incompatible activities.

In recent years, wakeboarding and wake surfing have become more popular activities. When towing a wakeboard, a vessel

relatives au remorquage récréatif (par exemple le ski nautique) et précisent les zones dans lesquelles un permis est exigé afin d'organiser des activités ou des événements sportifs, récréatifs ou publics (par exemple des régates et des courses de canots dragons).

Le règlement proposé comprend un certain nombre de propositions variées :

- À la demande de la Police provinciale de l'Ontario, des agents de police des Premières Nations de l'Ontario sont ajoutés à la liste des catégories de personnes autorisées à faire respecter le Règlement. Par ailleurs, à la demande du ministère de la Justice du Québec, des inspecteurs municipaux et des agents de police spéciaux de quatre municipalités sont aussi ajoutés à la liste.
- Il est nécessaire de corriger un certain nombre d'erreurs concernant les restrictions en vigueur dans la province de Québec. Ces changements se limitent à corriger des renseignements inexacts et ne modifient d'aucune manière l'intention actuelle de fond du Règlement. Quatre lacs de la province de Québec sont identifiés dans le Règlement par leur nom local plutôt que par le nom officiel qui leur est donné dans les coordonnées géographiques (système de référence du *Répertoire toponymique du Québec*). Un lac, appelé le Lac Guindon dans les annexes du Règlement, n'existe pas. Le Lac Saint-Georges dans la municipalité de Saint-Georges-de-Windsor est désigné incorrectement dans la liste sous le nom de Lac Windsor. Certaines coordonnées inexactes ont été utilisées pour le Lac Manitou. Les coordonnées du Lac Sainte-Marie sont inexactes car elles identifient un autre Lac Sainte-Marie, lac non navigable de la municipalité du même nom.
- Une modification est proposée pour préciser les circonstances dans lesquelles un bâtiment peut dépasser la limite de vitesse près de la rive pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement s'il suit une trajectoire qui s'éloigne perpendiculairement de la rive, en supprimant l'exigence que des bouées soient placées spécifiquement pour délimiter une zone à cette fin.
- Une modification est proposée pour préciser le fait que le Règlement s'applique chaque fois qu'un bâtiment est utilisé pour créer un sillage pour permettre à une personne de surfer sur le sillage, que cette personne soit physiquement reliée ou non au bâtiment par une corde.
- Actuellement, le Règlement prévoit la délivrance de permis pour permettre la tenue d'activités ou d'événements sportifs, récréatifs ou publics dans les eaux où il est interdit de tenir des événements publics à moins d'en être autorisés par un permis. Le Règlement permet aussi la délivrance de permis pour les événements publics qui impliquent des vitesses supérieures aux limites établies pour les eaux où ont lieu ces événements. Il ne permet pas l'octroi d'un permis pour permettre la tenue d'activités ou d'événements publics, ce qui serait contraire à d'autres interdictions en vertu du Règlement. On propose donc une modification pour faciliter la délivrance de permis dans ces circonstances supplémentaires.

Options réglementaires et non-réglementaires considérées

La navigation de plaisance et les bâtiments sont exclusivement de compétence fédérale. Le Règlement est le seul mécanisme de réglementation dont disposent les autorités locales pour régler les conflits entre groupes d'utilisateurs qui ne pourraient pas être réglés au moyen de stratégies volontaires, telles que la séparation volontaire de groupes d'utilisateurs pratiquant des activités incompatibles.

Au cours des dernières années, la planche nautique et surfer sur le sillage sont devenus des activités populaires. Pour tirer une

normally is operated so as to create a large wake for the benefit of the person on the wakeboard. It is a question of interpretation as to whether the prohibitions against “towing a person on water skis, a surf board, or any other similar equipment” also prohibits the creation of a large wake in order to propel a person surfing on the wake (wake surfing). When wake surfing, a person depends on the movement of a vessel for the generation of a wake, and thus their own motion through the water. A vessel must proceed in exactly the same manner, and produce the same type of wake whether it is towing a person on a wakeboard or creating a wake for that person to surf on.

There appeared to be only two alternatives: to clarify that the application of the prohibitions against water-skiing also apply to wake surfing or to allow the status quo to continue, without providing clarity to enforcement officers and wake surfers alike.

The same issue applies to the clarification of paragraph 2(8)(a) of the Regulations, which provides an exception to the shoreline speed limits set out in subsection 2(7). The existing exception only applies when “the operation takes place within an area designated by buoys as an area in which that operation is permitted.” However, there are no regulations under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) that require or even authorize the permitting or placement of buoys for these purposes. Therefore, in order to clarify that the exception applies whenever a vessel pulls a water-skier perpendicularly away from shore, it is proposed to delete the reference to the buoyed area. Since this will have no impact on safety and simply reflects the current practice, there was no reasonable alternative.

Similarly, there was no reasonable alternative to the correction of information in the Schedules to the Regulations pertaining to the existing restrictions. The proposed amendments are being made to correct errors and remove uncertainty.

Currently, the Regulations do not include a provision that would permit the Minister to authorize a person to operate vessels contrary to any of the prohibitions set out in the Regulations. Therefore, there were a number of events that could not be managed in the same manner as under the former *Boating Restriction Regulations* made under the previous *Canada Shipping Act*. In particular, in order to authorize one event in 2008, the pleasure craft in the event were required to apply to the Marine Technical Review Board (MTRB) to obtain a temporary exception to the Regulations. In order to do so, the owners of these pleasure craft were required to register their vessels in the Canadian Register of Vessels for the duration of the event, because the MTRB is only authorized to consider exceptions to the Regulations in respect to vessels registered in Canada. A provision in the former *Boating Restriction Regulations* permitted the Minister to authorize exemptions, but this option was not carried over when they were repealed and replaced in April 2008 by the *Vessel Operation Restriction Regulations* under the CSA 2001.

The proposed amendments would provide for the management of public events in restricted waters through the use of a permit system, such as is already in existence, with respect to certain Schedules to the Regulations. Permits would be issued by TC, subject to conditions that minimize risk to the safety of persons and interference with the safe and efficient navigation of vessels

planche nautique, un bâtiment est utilisé habituellement de façon à créer de hautes vagues de sillage pour le bénéfice de la personne se trouvant sur la planche. C’est une question d’interprétation que de savoir si les interdictions visant le fait de « tirer une personne sur des skis nautiques, un aquaplane ou tout autre équipement similaire » constituent également une interdiction de créer de hautes vagues dans le but de propulser une personne faisant du surf sur la vague de sillage (wake surfing). Dans l’une ou l’autre de ces situations, la personne se fie au déplacement du bâtiment pour produire un sillage, et donc pour son propre déplacement dans l’eau. Le bâtiment doit avancer exactement de la même manière et produire le même type de vague de sillage que ce soit pour tirer une personne sur une planche nautique ou pour produire une vague sur laquelle la personne pourra surfer.

Il ne semble y avoir que deux possibilités : préciser le fait que les interdictions visant le ski nautique s’appliquent également au surf sur le sillage ou permettre le maintien du statu quo, sans donner d’éclaircissement dont pourraient profiter les agents d’application de la loi et les pratiquants de la planche nautique.

La même question s’applique à la clarification de l’alinéa 2(8)a) du Règlement, qui établit une exception aux limites de vitesse près de la rive énoncées au paragraphe 2(7). L’exception actuelle ne s’applique que si un bâtiment « est utilisé dans une zone désignée par des bouées comme étant une zone où cette utilisation est permise ». Cependant, aucun règlement en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) ne requiert de permission pour le placement de bouées à ces fins, ni ne l’autorise. Par conséquent, pour préciser que l’exception s’applique chaque fois qu’un bâtiment tire un skieur en s’éloignant perpendiculairement de la rive, on propose de supprimer la référence à la zone désignée par des bouées. Étant donné que cela n’aura aucune répercussion sur la sécurité et que ça ne fait que refléter la pratique courante, il n’y a pas d’autres solutions.

De même, il n’existait pas d’autre solution à la correction des renseignements des annexes du Règlement qui s’appliquaient aux restrictions actuelles. Les modifications proposées ont pour but de corriger les erreurs et de dissiper l’incertitude.

Actuellement, le Règlement n’inclut pas de dispositions qui permettraient au ministre d’autoriser l’opération d’un bâtiment par une personne contrairement à certaines des restrictions imposées par le Règlement. Par conséquent, un certain nombre d’événements ne pouvaient pas être gérés de la même manière qu’auparavant en vertu de l’ancien *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* de la version précédente de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Plus particulièrement, afin d’autoriser un événement en 2008, les embarcations de plaisance inscrites à l’événement devaient déposer une demande au Bureau d’examen technique en matière maritime (BETMM) pour obtenir une exemption temporaire au Règlement. Pour ce faire, les propriétaires de ces embarcations de plaisance devaient inscrire leur bâtiment dans le Registre canadien d’immatriculation des bâtiments pour la durée de l’événement car le BETMM n’est autorisé à considérer que les exemptions au Règlement concernant les bâtiments enregistrés au Canada. Une disposition de l’ancien *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* permettait au ministre d’autoriser les exemptions, mais cette option n’a pas été reportée lorsque le Règlement a été abrogé et remplacé en avril 2008 par le *Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments* de la LMMC 2001.

Les modifications proposées permettraient la gestion des événements publics dans les eaux restreintes au moyen d’un système de permis, tel que cela existe déjà en ce qui concerne certaines annexes du Règlement. Les permis seraient délivrés par TC, en prévoyant des conditions pour réduire au minimum le risque pour la sécurité des personnes et les entraves à la sécurité et à

or the protection of the environment. The alternative would be to maintain the status quo, either through the use of statutory Ministerial exemption authority, which was intended for emergency or extreme circumstances and not to address day-to-day operational issues, or through the MTRB. Both were determined to be unacceptable.

Benefits and costs

There will be no costs associated with these proposed Regulations. The proposed clarification of the application of the Regulations to the operation of a vessel for the purposes of propelling a person over the water will have little impact on boaters, but will have a direct impact only on those wake-surfers who operate in waters that are already under a restriction on recreational towing activities. There will be no costs imposed on the public, either directly or indirectly, and no commercial interests will be affected.

Also, the correction of errors in the Schedules to the Regulations and the clarification of the authority of persons authorized to ensure compliance with the Regulations will not result in any costs.

The benefit, accruing as a result of the clarifications and corrections, will be an improvement in the efficiency of the regulatory regime and consequently a minor improvement in safety.

The expansion of the permit system will reduce costs, if any, by providing a simplified system for issuing permits to event organizers. Another benefit of the rationalization of the permit system would be that senior TC staff in regional offices will be designated to exercise the authority to issue permits on behalf of the Minister. Consequently, the time taken to manage applications for permits will be greatly reduced.

Applicants for events that would otherwise contravene restrictions or prohibitions in the Schedules to the Regulations will experience fewer delays and a reduced administrative burden as a result. No new fees will be imposed as a result of this proposal. Regional organizations will develop service standards to ensure delivery of permits within a specified timeframe.

Strategic environmental analysis

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada'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 regarding the proposed amendments were conducted at regional and national meetings of the Canadian Marine Advisory Council and Recreational Boating Advisory Councils. At both forums, stakeholders raised no objections. In addition, event organizers who were unintentionally impacted by the coming into force of the *Vessel Operation Restriction Regulations* in July 2007 have been consulted and are supportive of this proposal.

There are no new restrictions proposed through additions to the Schedules to the Regulations, and therefore municipalities have not conducted consultations with respect to the correction of

l'efficacité de la navigation des bâtiments ou pour protéger l'environnement. L'alternative serait de maintenir le statu quo, soit en faisant appel au pouvoir d'exemption statutaire du ministre qui était prévu à l'origine pour des urgences ou des circonstances extrêmes et non pour traiter de situations opérationnelles au quotidien, soit par l'entremise du BETMM. Ces deux solutions ont été jugées inacceptables.

Avantages et coûts

Le règlement proposé n'entraînera aucun coût. La précision proposée de l'application du Règlement à l'utilisation d'un bâtiment pour tirer une personne sur l'eau aura peu de répercussions sur les plaisanciers. Toutefois, cette précision aura une répercussion directe uniquement sur les surfeurs de sillage qui circulent dans des eaux qui sont déjà assujetties à une restriction sur les activités de remorquage de plaisance. Aucun coût ne sera imposé au public, directement ou indirectement, et les intérêts commerciaux ne seront pas touchés.

La correction des erreurs des annexes du Règlement et la précision de l'autorité des personnes autorisées à faire respecter le Règlement n'entraîneront également aucun coût.

Les avantages, que renforceront les éclaircissements et les corrections, seront une amélioration de l'efficacité de la réglementation et donc une légère amélioration sur le plan de la sécurité.

L'expansion du système de permis réduira les coûts, s'il y en a, en instaurant un système simplifié de délivrance des permis aux organisateurs d'événements. La rationalisation du système de permis aura pour autre avantage que les cadres supérieurs des bureaux régionaux de TC seront désignés pour exercer le pouvoir de délivrer des permis de la part du ministre. Par conséquent, le temps nécessaire pour gérer les demandes de permis sera grandement réduit.

Cette proposition permettra de réduire les retards et la charge administrative pour les demandeurs dans le cas d'événements qui, par ailleurs, pourraient contrevenir aux restrictions ou aux interdictions énoncées dans les annexes du Règlement. En outre, elle n'entraînera l'imposition d'aucun droit supplémentaire. Les organisations régionales élaboreront des normes de service pour assurer la délivrance de permis dans des délais d'exécution.

Analyse environnementale stratégique

Une analyse préliminaire des répercussions environnementales a été entreprise conformément aux critères de l'énoncé de principes sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada — 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

Des consultations concernant les modifications proposées ont été menées lors de réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien et des Conseils consultatifs de la navigation de plaisance. Dans les deux cas, les intervenants n'ont émis aucune objection. Par ailleurs, les organisateurs d'événements qui étaient touchés involontairement par l'entrée en vigueur du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, en juillet 2007, ont été consultés et appuient cette proposition.

Il n'y a aucune nouvelle restriction proposée par ajout aux annexes du Règlement. Par conséquent, les municipalités n'ont pas tenu de consultations concernant la correction des erreurs

errors in the Schedules. The corrections were made at the request of certain municipalities and the enforcement agencies that enforce those restrictions and consequently, both municipal councils and enforcement agencies have been consulted on the proposed amendments.

Implementation, enforcement and service standards

The CSA 2001 provides for maximum fines upon summary conviction of \$100,000 or one year in prison, or both, for certain offences under Part 5 of the Act, which include the contravention of a provision of these Regulations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions to regulations made under the CSA 2001. The *Vessel Operation Restriction Regulations* specify the classes of persons who are entitled to ensure compliance with sections 2 to 15 and include the Royal Canadian Mounted Police, provincial and municipal police forces, as well as other groups such as special constables, conservation officers, wildlife officers and marine safety inspectors.

The local authorities that have applied to TC for restrictions to navigation are responsible for the enforcement of those restrictions and have guaranteed that they will conduct the enforcement and maintain the required signage. Therefore, the proposed Regulations appoint new classes of persons for the purposes of ensuring compliance. No increase in the cost of enforcement to the federal government is expected. Local enforcement agencies normally conduct enforcement incidental to their other duties and therefore there is no significant increase of enforcement costs to local governments either, except at their request.

As matters pertaining to navigation and shipping are under the jurisdiction of the federal government, the *Vessel Operation Restriction Regulations* provide a mechanism whereby local authorities can respond to local safety situations and threats to the environment or the public interest, by applying to the federal government to enact regulations under the CSA 2001. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership between federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC officials provide regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

Performance measurement and evaluation

The Regulations provide a specific mechanism for advising stakeholders when a new restriction is brought into force. Once a new restriction is approved and published in Part II of the *Canada Gazette*, the local authority responsible for that restriction is authorized by the Minister of Transport to erect signs.

Transport Canada Regional Offices of Boating Safety maintain records with respect to the applications for vessel operation restrictions and are in continued direct contact with local authorities, whom are responsible for monitoring the effects of the restrictions. When a local authority identifies that a restriction is no longer needed or requires modification, the Regional Office of

contenues dans les annexes. Les corrections ont été apportées à la demande de certaines municipalités et des autorités chargées de faire appliquer ces restrictions, et par conséquent, les conseils municipaux et les organismes d'application ont été consultés sur les modifications proposées.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LMMC 2001 prévoit une amende maximale de 100 000 \$ à la suite d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, ou une peine d'emprisonnement d'un an, ou les deux, pour certaines infractions en vertu de la partie 5 incluant les contraventions aux dispositions de ce règlement. L'application des règlements se fait par procédure sommaire ou au moyen d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Le *Règlement sur les contraventions*, pris aux termes de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants réglementaires des amendes pour les dérogations aux règlements en vertu de la LMMC 2001. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* indique les groupes de personnes nommées à titre d'agents de l'autorité chargés d'assurer le respect des articles 2 à 15. Cela comprend la Gendarmerie royale du Canada, les services de police provinciaux et municipaux, ainsi que d'autres personnes telles que les agents de police spéciaux, les agents de conservation, les agents de protection de la faune et les inspecteurs de la sécurité maritime.

Les autorités locales qui ont présenté à TC une demande concernant les restrictions à la navigation sont responsables de l'application des restrictions et ont garanti qu'elles s'acquitteraient des mesures d'exécution et assureraient l'entretien des panneaux nécessaires. Par conséquent, le règlement proposé nomme de nouveaux groupes de personnes aux fins de faire respecter la conformité. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'exécution pour le gouvernement fédéral. En règle générale, les organismes d'exécution locaux s'acquittent des mesures d'exécution parallèlement à leurs autres tâches. Par conséquent, les administrations locales ne subissent pas non plus une hausse importante des coûts d'exécution, sauf si elles le demandent.

Étant donné que les questions relatives à la navigation de plaisance et les bâtiments sont de compétence fédérale, le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* constitue un mécanisme auquel les autorités locales peuvent avoir recours pour intervenir face à des problèmes de sécurité locaux et à des menaces pour l'environnement ou l'intérêt public, en s'adressant au gouvernement fédéral pour adopter des règlements en vertu de la LMMC 2001. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement est axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, les agents de TC offrent des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes d'exécution locaux à s'acquitter de leurs fonctions d'exécution.

Mesures de rendement et évaluation

Le Règlement prévoit un mécanisme précis pour informer les intervenants du moment lorsqu'une nouvelle restriction entre en vigueur. Une fois qu'une nouvelle restriction est approuvée et publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, l'autorité locale responsable de cette restriction est autorisée par le ministre des Transports à ériger les panneaux.

Les bureaux régionaux de la sécurité nautique de TC tiennent des dossiers concernant les demandes de restrictions visant l'utilisation des bâtiments et communiquent directement et régulièrement avec les autorités locales responsables de la surveillance des effets des restrictions. Lorsqu'une autorité locale détermine qu'une restriction n'est plus nécessaire ou doit être modifiée, le

Boating Safety will advise the authority to apply for a further amendment to the Regulations to repeal or modify the specific restriction.

These proposed amendments are very much a result of this continued process of evaluation of the effectiveness of the regulatory regime.

In addition, TC staff that are responsible for managing applications for permits and exemptions under the Regulations are directly responsible for providing service within a reasonable period of time. If they do not, certain high-profile public events may not be able to take place. Consequently, regional organizations are acutely sensitive to the provision of this service. The Office of Boating Safety will be developing common procedures for the management of permits and the conditions to be attached to those permits, including the development of service standards.

Contact

Kevin Monahan
Project Manager
Regulatory Services and Quality Assurance (AMXS)
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

bureau régional de la sécurité nautique l'invite à présenter une demande de modification additionnelle au Règlement pour invalider ou modifier la restriction en question.

Les modifications proposées résultent en grande partie de ce processus continu d'évaluation de l'efficacité de la réglementation.

En outre, les employés de TC responsables de gérer les demandes de permis et les exemptions en vertu du Règlement ont la responsabilité directe de fournir le service dans une période de temps raisonnable. S'ils ne le font pas, certains événements publics importants pourraient ne pas avoir lieu. Par conséquent, les organismes régionaux sont extrêmement sensibles à la prestation de ce service. Le Bureau de la sécurité nautique élaborera des procédures communes pour la gestion des permis et les conditions connexes, ainsi que l'élaboration de normes de service.

Personne-ressource

Kevin Monahan
Gestionnaire de projets
Services de réglementation et assurance de la qualité (AMXS)
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

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 136(1)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

Interested persons may make written representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Kevin Monahan, Project Manager, Regulatory Services and Quality Assurance, Marine Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-8207; fax: 613-991-5670; e-mail: kevin.monahan@tc.gc.ca).

Ottawa, October 1, 2009

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 136(1)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Kevin Monahan, gestionnaire de projets, Affaires réglementaires et Assurance de la qualité, Sécurité maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-8207; téléc. : 613-991-5670; courriel : kevin.monahan@tc.gc.ca).

Ottawa, le 1^{er} octobre 2009

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 2005, c. 29, s. 18
^b S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2005, ch. 29, art. 18
^b L.C. 2001, ch. 26

REGULATIONS AMENDING THE VESSEL OPERATION RESTRICTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 2(6) of the *Vessel Operation Restriction Regulations*¹ is replaced by the following:

(6) No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7 for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, or for the purpose of allowing a person to wake surf, except during the permitted hours set out in that Schedule.

(2) Paragraph 2(8)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in respect of a vessel that is operated for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, if the vessel follows a course away from and perpendicular to the shore; and

2. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4. If a local authority seeks, in respect of certain waters, the imposition of a restriction that is of the same nature as a restriction imposed by section 2 or subsections 11(2) or (3), the local authority shall submit to the provincial authority in the province for which the restriction is proposed, or to the Minister if no provincial authority exists, a request together with a report that specifies the location of the waters, the nature of the proposed restriction, information regarding the public consultations held, particulars regarding the implementation and enforcement of the proposed restriction and any other information that is necessary to justify regulatory intervention.

3. Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:

6. (1) The Minister may authorize in writing any person or class of persons to place a sign in an area for the purpose of indicating that a restriction on the operation of vessels has been established by any of subsections 2(1) to (6) or 11(2) or (3).

4. Paragraph 9(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the symbol consisting of the word "SKI" shown under letter H of Table 1 to Schedule 9 in conjunction with the diagonal bar shown under letter B of that Table indicates that no power-driven vessel shall be operated for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, or for the purpose of allowing a person to wake surf, on the waters in respect of which the sign has been placed.

5. The Regulations are amended by adding the following after section 10:

OPERATION OF A VESSEL FOR CERTAIN PURPOSES

10.1 (1) The Minister shall issue a permit for a period specified therein that authorizes the person in whose name the permit is issued to operate a vessel in the waters described in any of subsections 2(1) to (5) or (7) in a manner that is contrary to those subsections for the purpose of developing aquaculture, conducting scientific research, educating the public on the marine environment, protecting the environment, or ensuring safety during activities and events other than those referred to in subsections 11(2) or (3).

¹ SOR/2008-120

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS VISANT L'UTILISATION DES BÂTIMENTS

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 2(6) du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*¹ est remplacé par ce qui suit :

(6) Il est interdit d'utiliser, dans les eaux indiquées à l'annexe 7, un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif ou pour permettre à une personne de surfer sur le sillage de ce bâtiment, sauf aux heures autorisées qui y sont mentionnées.

(2) L'alinéa 2(8)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) au bâtiment qui est utilisé pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif s'il suit une trajectoire qui s'éloigne perpendiculairement de la rive;

2. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. L'administration locale qui cherche à faire assujettir certaines eaux à une restriction de même nature que l'une de celles prévues à l'article 2 ou aux paragraphes 11(2) ou (3) présente à l'autorité provinciale dans la province pour laquelle la restriction est proposée ou, s'il n'y a pas d'autorité provinciale, au ministre, une demande accompagnée d'un rapport comportant l'emplacement des eaux, la nature de la restriction proposée, des renseignements concernant les consultations publiques tenues, les détails de sa mise en œuvre et de son application et tout autre renseignement nécessaire pour justifier une approche réglementaire.

3. Le paragraphe 6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Le ministre peut autoriser par écrit toute personne ou catégorie de personnes à installer une pancarte dans une zone pour indiquer qu'une restriction visant l'utilisation des bâtiments a été établie par l'un des paragraphes 2(1) à (6) ou 11(2) ou (3).

4. L'alinéa 9(1)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) si elle porte le symbole constitué du mot « SKI » qui figure sous la lettre H du tableau 1 de l'annexe 9, en conjonction avec la barre diagonale figurant sous la lettre B de ce tableau, qu'il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux visées par la pancarte pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif ou pour permettre à une personne de surfer sur le sillage de ce bâtiment.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 10, de ce qui suit :

UTILISATION D'UN BÂTIMENT À CERTAINES FINS

10.1 (1) Le ministre délivre un permis pour la durée qui y est spécifiée autorisant son titulaire à utiliser un bâtiment dans les eaux indiquées à l'un des paragraphes 2(1) à (5) ou (7) d'une manière contraire à ce que prévoient ces paragraphes s'il l'est à des fins de développement de l'aquaculture, de recherche scientifique, d'éducation du public concernant le milieu marin, de protection de l'environnement ou de sécurité pendant des activités ou des événements autres que ceux visés aux paragraphes 11(2) et (3).

¹ DORS/2008-120

(2) The Minister shall set out in the permit any conditions that are necessary to protect the environment and to minimize risk to the safety of persons and interference with the safe and efficient navigation of vessels.

(3) The person in whose name the permit is issued shall comply with the conditions set out in the permit.

(4) The Minister may cancel the permit if the person in whose name the permit is issued does not comply with the conditions set out in the permit, and shall notify the person of the cancellation.

6. Subsection 11(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) No person shall hold, in the waters described in any of subsections 2(1) to (7), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels would be operated in a manner that is contrary to those subsections, unless the person is authorized to do so by a permit issued under subsection 12(1).

7. (1) Subsection 12(1) of the Regulations is replaced by the following:

12. (1) The Minister shall issue a permit that authorizes a person to hold, in the waters described in any of subsections 2(1) to (7) or 11(2), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels will be operated in a manner that is contrary to those subsections, if the Minister is able to set out conditions in the permit to protect the public interest and the environment and to minimize risk to the safety of persons and interference with the safe and efficient navigation of vessels.

(2) Subsection 12(2) of the Regulations is repealed.

8. The portion of subsection 14(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

14. (1) Il est interdit à toute personne qui n'est pas titulaire d'un permis délivré par le ministre de mouiller un bâtiment dans les eaux de la baie de False Creek, dans la ville de Vancouver, qui sont situées à l'est d'une ligne tirée dans une direction de 45° (vrais) à partir de la pointe Kitsilano jusqu'à la rive nord de la baie de False Creek, dans les cas suivants :

9. (1) The portion of item 18 of the table to section 16 of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Persons or classes of persons
18.	A special constable or municipal inspector for the following entities in Quebec: Municipality of Austin, Municipality of Ayer's Cliff, Township Municipality of Potton, Township Municipality of Stanstead, Township of Hatley, Municipality of Hatley, City of Magog, Regional Municipality of Memphrémagog, Town of North Hatley, Municipality of Ogden, Municipality of Sainte-Catherine-de-Hatley, Municipality of Adstock, Municipality of Lambton, Municipality of Saint-Romain, Municipality of Saint-Joseph-de-Coleraine, Municipality of Sainte-Praxède, Municipality of Stornoway, City of Lac-Brome, Municipality of Saint-Ferdinand, Municipality of Saint-Adolphe-d'Howard, City of Estérel, City of Sainte-Agathe-des-Monts and Township Municipality of Orford

(2) Si besoin est pour protéger l'environnement et réduire au minimum le risque pour la sécurité des personnes et les entraves à la sécurité et à l'efficacité de la navigation des bâtiments, le ministre assortit le permis de conditions à cet égard.

(3) Le titulaire du permis est tenu de respecter les conditions qui y figurent.

(4) Le ministre peut annuler le permis si son titulaire ne se conforme pas aux conditions qui y figurent, auquel cas il en avise celui-ci.

6. Le paragraphe 11(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est interdit à toute personne de tenir dans les eaux indiquées à l'un des paragraphes 2(1) à (7) une activité ou un événement sportif, récréatif ou public au cours duquel des bâtiments seraient utilisés contrairement à ce que prévoient ces paragraphes, à moins d'y être autorisée par un permis délivré en vertu du paragraphe 12(1).

7. (1) Le paragraphe 12(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12. (1) Le ministre délivre un permis autorisant une personne à tenir une activité ou un événement sportif, récréatif ou public dans les eaux indiquées à l'un des paragraphes 2(1) à (7) ou 11(2) au cours duquel des bâtiments seront utilisés d'une manière contraire à ce que prévoient ces paragraphes si le ministre est en mesure d'assortir le permis de conditions pour protéger l'intérêt public et l'environnement et réduire au minimum le risque pour la sécurité des personnes et les entraves à la sécurité et à l'efficacité de la navigation des bâtiments.

(2) Le paragraphe 12(2) du même règlement est abrogé.

8. Le passage du paragraphe 14(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

14. (1) Il est interdit à toute personne qui n'est pas titulaire d'un permis délivré par le ministre de mouiller un bâtiment dans les eaux de la baie de False Creek, dans la ville de Vancouver, qui sont situées à l'est d'une ligne tirée dans une direction de 45° (vrais) à partir de la pointe Kitsilano jusqu'à la rive nord de la baie de False Creek, dans les cas suivants :

9. (1) Le passage de l'article 18 du tableau de l'article 16 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
18.	Agent de police spécial et inspecteur municipal des entités suivantes au Québec : Municipalité de Austin, Municipalité d'Ayer's Cliff, Municipalité de canton de Potton, Municipalité de canton de Stanstead, Canton de Hatley, Municipalité de Hatley, Ville de Magog, Municipalité régionale de Memphrémagog, Ville de North Hatley, Municipalité d'Ogden, Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, Municipalité de Adstock, Municipalité de Lambton, Municipalité de Saint-Romain, Municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine, Municipalité de Sainte-Praxède, Municipalité de Stornoway, Ville de Lac-Brome, Municipalité de Saint-Ferdinand, Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, Ville d'Estérel, Ville de Sainte-Agathe-des-Monts et Municipalité du canton d'Orford

(2) The table to section 16 of the Regulations is amended by adding the following after item 21:

Item	Column 1 Persons or classes of persons	Column 2 Geographic location, if applicable
22.	A First Nations Constable appointed under the <i>Ontario Police Services Act</i> , R.S.O. 1990, c. P.15	In Ontario

10. Paragraph 17(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) prohibit the movement of any vessel or direct it to move as specified by the enforcement officer;

11. Item 28 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
28.	De la Héronnière Lake	Lac Solbec	45°49'12" 71°16'20"

12. Item 5 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
5.	Des Sources Lake	Lac des Sources	46°33'23" 75°34'44"

13. Item 19 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
19.	Morelle Lake	Lac Morelle	45°59'48" 74°06'29"

14. Item 169 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
169.	Jally Lake	Lac Jally	46°46'03" 70°16'23"

(2) Le tableau de l'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Personnes ou catégories de personnes	Colonne 2 Lieu géographique, le cas échéant
22.	Agent des premières nations nommé en vertu de la <i>Loi sur les services policiers</i> , L.R.O. 1990, ch. P.15, de l'Ontario.	En Ontario

10. L'alinéa 17a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) interdire le déplacement de tout bâtiment ou l'ordonner de la façon qu'il précise;

11. L'article 28 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
28.	Lac de la Héronnière	Lac Solbec	45°49'12" 71°16'20"

12. L'article 5 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
5.	Lac des Sources	Lac des Sources	46°33'23" 75°34'44"

13. L'article 19 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
19.	Lac Morelle	Lac Morelle	45°59'48" 74°06'29"

14. L'article 169 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
169.	Lac Jally	Lac Jally	46°46'03" 70°16'23"

15. Item 191 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
191.	À Breen Lake	Lac Brême	45°40'24" 76°17'02"

16. Schedule 5 to the Regulations is amended by replacing “(Subsection 2(5), subparagraph 2(8)(b)(ii) and subsections 11(3) and 12(2))” after the heading “SCHEDULE 5” with “(Subsection 2(5) and subparagraph 2(8)(b)(ii))”.

17. The portion of item 27 of Part 6 of Schedule 5 to the Regulations in columns 1 and 2 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Column 2 Local Name
27.	Dumbell Lake	Lac Dumbell

18. The portion of item 31 of Part 6 of Schedule 5 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description
31.	À la Ligne Lake

19. The portion of item 49 of Part 6 of Schedule 5 to the French version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description
49.	Petit lac Flood

20. Schedule 6 to the Regulations is amended by replacing “(Subsection 2(5), subparagraph 2(8)(b)(ii) and subsections 11(3) and 12(2))” after the heading “SCHEDULE 6” with “(Subsection 2(5) and subparagraph 2(8)(b)(ii))”.

21. The portion of items 50 to 53 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Item	Column 3 Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
50.	46°03'36" 74°22'30"
51.	46°03'36" 74°22'30"
52.	46°03'36" 74°22'30"
53.	46°03'36" 74°22'30"

15. L'article 191 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
191.	Lac à Breen	Lac Brême	45°40'24" 76°17'02"

16. La mention « (paragraphe 2(5), sous-alinéa 2(8)b(ii) et paragraphes 11(3) et 12(2)) » qui suit le titre « ANNEXE 5 », à l'annexe 5 du même règlement, est remplacée par « (paragraphe 2(5) et sous-alinéa 2(8)b(ii)) ».

17. Le passage de l'article 27 de la partie 6 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Colonne 2 Nom local
27.	Lac Dumbell	Lac Dumbell

18. Le passage de l'article 31 de la partie 6 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description
31.	Lac à la Ligne

19. Le passage de l'article 49 de la partie 6 de l'annexe 5 de la version française du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description
49.	Petit lac Flood

20. La mention « (paragraphe 2(5), sous-alinéa 2(8)b(ii) et paragraphes 11(3) et 12(2)) » qui suit le titre « ANNEXE 6 », à l'annexe 6 du même règlement, est remplacée par « (paragraphe 2(5) et sous-alinéa 2(8)b(ii)) ».

21. Le passage des articles 50 à 53 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
50.	46°03'36" 74°22'30"
51.	46°03'36" 74°22'30"
52.	46°03'36" 74°22'30"
53.	46°03'36" 74°22'30"

22. The portion of item 75 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
75.	45°57'50" 74°17'40"

23. The portion of item 78 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
78.	45°57'50" 74°17'40"

24. Item 92 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is repealed.

25. Item 200 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)	Maximum Speed in km/h Over the Ground
200.	Saint-Georges Lake		45°38'42" 71°52'58"	10

26. Note 4 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:

Note 4: This restriction does not apply to a vessel following a course away from and perpendicular to the shore while it is being used to tow a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment.

27. The heading of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:

WATERS IN WHICH TOWING A PERSON ON ANY SPORTING OR RECREATIONAL EQUIPMENT, OR ALLOWING A PERSON TO WAKE SURF, IS PROHIBITED EXCEPT DURING THE PERMITTED HOURS

28. Item 8 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Permitted Hours	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
8.	Morelle Lake		45°59'48" 74°06'29"

22. Le passage de l'article 75 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
75.	45°57'50" 74°17'40"

23. Le passage de l'article 78 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
78.	45°57'50" 74°17'40"

24. L'article 92 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement est abrogé.

25. L'article 200 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)	Vitesse maximale sur le fond (km/h)
200.	Lac Saint-Georges		45°38'42" 71°52'58"	10

26. La note 4 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Note 4 : La restriction ne s'applique pas à un bâtiment qui tire une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif s'il suit une trajectoire qui s'éloigne perpendiculairement de la rive.

27. Le titre de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EAUX DANS LESQUELLES IL EST INTERDIT DE TIRER UNE PERSONNE SUR TOUT ÉQUIPEMENT SPORTIF OU RÉCRÉATIF OU DE PERMETTRE À UNE PERSONNE DE SURFER SUR LE SILLAGE D'UN BÂTIMENT, SAUF AUX HEURES AUTORISÉES

28. L'article 8 de la partie 5 de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Heures autorisées	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
8.	Lac Morelle		45°59'48" 74°06'29"

29. The portion of item 51 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
51.	46°03'36" 74°22'30"

30. Schedule 8 to the Regulations is amended by replacing “(Subsections 11(1) and (2) and 12(1))” after the heading “SCHEDULE 8” with “(Subsections 11(1) and (2))”.

31. The heading of Schedule 8 to the Regulations is replaced by the following:

WATERS IN WHICH A SPORTING, RECREATIONAL
OR PUBLIC EVENT OR ACTIVITY IS PROHIBITED

32. Item 7 of Part 3 of Schedule 8 to the Regulations is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name
7.	Morelle Lake	Lac Morelle
		45°59'48" 74°06'29"

33. The portion of item 55 of Part 3 of Schedule 8 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
55.	46°03'36" 74°22'30"

COMING INTO FORCE

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

[41-1-o]

29. Le passage de l'article 51 de la partie 5 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
51.	46°03'36" 74°22'30"

30. La mention « (paragraphes 11(1) et (2) et 12(1)) » qui suit le titre « ANNEXE 8 », à l'annexe 8 du même règlement, est remplacée par « (paragraphes 11(1) et (2)) ».

31. Le titre de l'annexe 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

EAUX DANS LESQUELLES UNE ACTIVITÉ OU UN
ÉVÉNEMENT SPORTIF, RÉCRÉATIF OU PUBLIC EST
INTERDIT

32. L'article 7 de la partie 3 de l'annexe 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Nom local
7.	Lac Morelle	Lac Morelle
		45°59'48" 74°06'29"

33. Le passage de l'article 55 de la partie 3 de l'annexe 8 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
55.	46°03'36" 74°22'30"

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[41-1-o]

INDEX

Vol. 143, No. 41 — October 10, 2009

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

- Laminate flooring — Notice..... 3043
 Notice No. HA-2009-005 — Appeal 3043

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

- * Addresses of CRTC offices — Interventions..... 3044
 Decisions
 2009-487-1 and 2009-599..... 3045
 Notices of consultation
 2009-598 — Notice of applications received..... 3045
 2009-610 — Notice of application received 3046
 2009-611 — Notice of application received 3046
 2009-614 — Notice of hearing 3046

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of**

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
 Order 2009-87-09-02 Amending the Non-domestic
 Substances List..... 3036

Foreign Affairs and International Trade, Dept. of

- Consultations on possible free trade agreement
 negotiations with Morocco..... 3036

Health, Dept. of

- Food and Drugs Act
 Food and Drug Regulations — Amendments 3040

MISCELLANEOUS NOTICES

- A'Hearn, James, marine aquaculture site in the Percival
 River, P.E.I. 3048
 Canadian Association of Transplantation, surrender of
 charter 3047
 Canadian Dermatology Foundation, relocation of head
 office..... 3047
 CE Lighting of North America Inc., surrender of charter..... 3047
 Enman, John, and Harriet Enman, marine aquaculture sites
 in Egmont Bay and in the Enmore River, P.E.I. 3049
 * Fidelity Investments Insurance Company of Canada,
 certificate of continuance..... 3048
 Fisheries and Oceans, Department of, construction of
 a finger pier wharf, a timber wall structure and
 a rubble-mound breakwater in Bauline, N.L. 3047
 Stonebridge Life Insurance Company, release of assets..... 3049

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

- Canada Elections Act
 Deregistration of registered electoral district
 associations 3042

House of Commons

- * Filing applications for private bills (Second Session,
 Fortieth Parliament) 3042

PROPOSED REGULATIONS**Citizenship and Immigration, Dept. of**

- Immigration and Refugee Protection Act
 Regulations Amending the Immigration and Refugee
 Protection Regulations (Temporary Foreign
 Workers) 3051

Industry, Dept. of, and Dept. of Justice

- Criminal Code
 Order Designating Alberta for the Purposes of the
 Criminal Interest Rate Provisions of the
 Criminal Code..... 3066

Pacific Pilotage Authority

- Pilotage Act
 Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff
 Regulations 3074

Transport, Dept. of

- Canada Shipping Act, 2001
 Fire and Boat Drills Regulations..... 3081
 Regulations Amending the Vessel Operation Restriction
 Regulations 3162
 Motor Vehicle Safety Act
 Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats
 Safety Regulations 3103

INDEX

Vol. 143, n° 41 — Le 10 octobre 2009

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

A'Hearn, James, site aquacole marin dans la rivière Percival (Î.-P.-É.)	3048
Association canadienne de la transplantation (L'), abandon de charte.....	3047
CE Lighting of North America Inc., abandon de charte	3047
Enman, John, et Harriet Enman, sites aquacoles marins dans la baie Egmont et dans la rivière Enmore (Î.-P.-É.) ...	3049
* Fidelity Investments, compagnie d'assurance du Canada, certificat de prorogation.....	3048
Fondation Canadienne de Dermatologie.....	3047
Pêches et des Océans, ministère des, construction d'un quai perpendiculaire sur pilotis, d'un mur en bois et d'un brise-lames en enrochement à Bauline (T.-N.-L.)	3047
Stonebridge compagnie d'assurance-vie, libération d'actif.....	3049

AVIS DU GOUVERNEMENT

Affaires étrangères et du Commerce international, min. des	
Consultations sur d'éventuelles négociations en vue d'un accord de libre-échange avec le Maroc	3036
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté 2009-87-09-02 modifiant la Liste extérieure	3036
Santé, min. de la	
Loi sur les aliments et drogues	
Règlement sur les aliments et drogues — Modifications	3040

COMMISSIONS

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	3044
Avis de consultation	
2009-598 — Avis de demandes reçues	3045
2009-610 — Avis de demande reçue	3046
2009-611 — Avis de demande reçue	3046
2009-614 — Avis d'audience	3046
Décisions	
2009-487-1 et 2009-599.....	3045
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Avis n° HA-2009-005 — Appel.....	3043
Planchers laminés — Avis.....	3043

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarantième législature)	3042
Directeur général des élections	
Loi électorale du Canada	
Radiation d'associations de circonscription enregistrées	3042

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Administration de pilotage du Pacifique**

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique.....	3074

Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	
Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (travailleurs étrangers temporaires)	3051

Industrie, min. de l', et min. de la Justice

Code criminel	
Décret de désignation de l'Alberta relativement aux dispositions sur le taux d'intérêt criminel du Code criminel.....	3066

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	3162
Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation	3081
Loi sur la sécurité automobile	
Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)	3103



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