

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JANUARY 31, 2001

OTTAWA, LE MERCREDI 31 JANVIER 2001

Statutory Instruments 2001

Textes réglementaires 2001

SOR/2001-35 to 45 and SI/2001-9 to 16

DORS/2001-35 à 45 et TR/2001-9 à 16

Pages 146 to 212

Pages 146 à 212

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 3, 2001 and at least every second Wednesday thereafter.

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

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada. Rates will be quoted on request.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 3 janvier 2001 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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

Registration
SOR/2001-35 9 January, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Light Vehicle Brake Systems)

P.C. 2001-22 9 January, 2001

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Light Vehicle Brake Systems)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 5, 2000, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Light Vehicle Brake Systems)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (LIGHT VEHICLE BRAKE SYSTEMS)

AMENDMENTS

1. The definitions “heavy duty vehicle”¹ and “light duty vehicle” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² are repealed.

2. Item 105 of Schedule III to the Regulations is amended by deleting the letter “X” in column III³ under the heading “Passenger Car”.

3. Item 135³ of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles												
		Bus	Chassis-cab	Motor-cycle	Restricted – use Motor-cycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow-mobile	Snow-mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low-speed Vehicle
135	Light Vehicle Brake Systems	X				X	X					X		

Enregistrement
DORS/2001-35 9 janvier 2001

LOI SUR LE SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de freinage de véhicules légers)

C.P. 2001-22 9 janvier 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de freinage de véhicules légers)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 février 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de freinage de véhicules légers)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (SYSTÈMES DE FREINAGE DE VÉHICULES LÉGERS)

MODIFICATIONS

1. Les définitions de « véhicule léger » et « véhicule lourd »¹, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*², sont abrogées.

2. La colonne III³ de l'article 105 de l'annexe III du même règlement est modifiée par suppression de la lettre « X » sous la rubrique « Voiture de tourisme ».

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ SOR/94-670

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/2000-304

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ DORS/94-670

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/2000-304

3. L'article 135³ de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III												
		Catégorie de véhicules												
Article (NSVAC)	Description	Auto-bus	Camion	Châssis-cabine	Motocyclette	Motocyclette à usage restreint	Motoneige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse
135	Systèmes de freinage de véhicules légers	X	X								X	X		

4. Subsections 105(1) to (3)⁴ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

105. (1) Subject to section 135, every motor vehicle shall conform to *Technical Standards Document No. 105, Hydraulic and Electric Brake Systems*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 105).

5. The heading “Passenger Car Brake Systems (Standard 135)”⁵ before section 135 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Light Vehicle Brake Systems (Standard 135)

6. (1) Subsections 135(1)⁴ and (2)⁴ of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

135. (1) Until March 31, 2001, every passenger car that is equipped with an electric brake system may comply with section 105 of this schedule or *Technical Standards Document No. 135, Light Vehicle Brake Systems*, as amended from time to time (hereafter referred to as TSD 135).

(1.1) On and after April 1, 2001, every passenger car that is equipped with an electric brake system shall conform to TSD 135.

(2) Every passenger car, other than a passenger car equipped with an electric brake system, shall conform to TSD 135.

(2.1) Until August 31, 2002, every multipurpose passenger vehicle, truck and bus with a gross vehicle weight rating of 3 500 kg or less may conform to section 105 of this schedule or to TSD 135.

(2.2) On and after September 1, 2002, every multipurpose passenger vehicle, truck and bus with a gross vehicle weight rating of 3 500 kg or less shall conform to TSD 135.

(2) Subsection 135(8)⁵ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(8) This section expires on March 1, 2005.

COMING INTO FORCE

7. (1) These Regulations, except section 2, come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 2 comes into force on April 1, 2001.

⁴ SOR/99-357

⁵ SOR/97-200

4. Les paragraphes 105(1) à (3)⁴ de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

105. (1) Sous réserve de l'article 135, les véhicules automobiles doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 105 — Systèmes de freinage hydraulique et électrique*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 105 ».

5. L'intertitre « Systèmes de freinage de voitures de tourisme (Norme 135) »⁵ précédant l'article 135 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Systèmes de freinage de véhicules légers (Norme 135)

6. (1) Les paragraphes 135(1)⁴ et (2)⁴ de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

135. (1) Jusqu'au 31 mars 2001, les voitures de tourisme munies d'un système de freinage électrique peuvent être conformes aux exigences de l'article 105 de la présente annexe ou du *Document de normes techniques n° 135 — Systèmes de freinage de véhicules légers*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 135 ».

(1.1) À compter du 1^{er} avril 2001, les voitures de tourisme qui sont munies d'un système de freinage électrique doivent être conformes aux exigences du DNT 135.

(2) Les voitures de tourisme, autres que celles qui sont munies d'un système de freinage électrique, doivent être conformes aux exigences du DNT 135.

(2.1) Jusqu'au 31 août 2002, les véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus dont le poids nominal brut est de 3 500 kg ou moins peuvent être conformes aux exigences de l'article 105 de la présente annexe ou du DNT 135.

(2.2) À compter du 1^{er} septembre 2002, les véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus dont le poids nominal brut est de 3 500 kg ou moins doivent être conformes aux exigences du DNT 135.

(2) Le paragraphe 135(8)⁵ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} mars 2005.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. (1) Le présent règlement, sauf l'article 2, entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 2 entre en vigueur le 1^{er} avril 2001.

⁴ DORS/99-357

⁵ DORS/97-200

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

This amendment concerns section 135 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*: “Passenger Car Brake Systems”. It extends the applicability of this Regulation to all light vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 3 500 kg or less. It also makes provisions to accommodate brake systems on electric vehicles.

The vast majority of light vehicles are equipped with a hydraulic brake system. In Canada, all passenger cars with a hydraulic brake system are presently required to comply with Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 135 — Passenger Car Brake Systems, which was introduced in 1997¹ to harmonize with the United States Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 135 and the passenger car brake regulation R13-H of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE). Light vehicles other than passenger cars are required to comply with CMVSS 105-Hydraulic and Electric Brake Systems, which also covers passenger cars equipped with an electric brake system.

In harmonizing with FMVSS 135, CMVSS 135 was introduced along with a Technical Standards Document (TSD) 135, which is nearly identical to FMVSS 135. Several minor requirements which are unique in Canada are contained in CMVSS 135 as special provisions. While it differs from CMVSS 105 in several aspects, CMVSS 135 is generally a more stringent standard, especially in the stopping performance and wheel lockup sequence requirements.

In the United States, FMVSS 135 was established by National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in 1995² to promote international harmonization of light passenger vehicle brake system test procedures and requirements. It was initially developed to harmonize with the passenger car brake regulation R13-H which was developed in parallel by ECE’s Group of Experts on Brakes and Running Gear (GRRF). Offered as an alternative brake regulation to FMVSS 105 until September 1, 2000, FMVSS 135 was amended in September, 1997³, with provisions added to accommodate brake systems on electric vehicles. In the same month⁴, the applicability of the standard was further extended to light trucks, buses, and multipurpose vehicles with a GVWR of 3 500 kg or less, effective September 1, 2002. These vehicles, commonly called light trucks and vans or LTVs, include all the mini-vans and sport utility vehicles which have become increasingly popular in North America in recent years. In particular, the vast majority of mini-vans are being used primarily as a passenger vehicle. The extension was intended to promote international harmonization of braking requirements for light vehicles. It also sought to improve the safety of LTVs, by requiring them to meet the same braking performance requirements as a

**RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

La présente modification concerne l’article 135 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* intitulé « Systèmes de freinage de voitures de tourisme ». Elle vise à élargir le champ d’application de l’article à tous les véhicules légers d’un poids nominal brut (PNBV) de 3 500 kg ou moins. Elle prévoit aussi des dispositions concernant les systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques.

La grande majorité des véhicules légers sont dotés d’un système de freinage hydraulique. Au Canada, toutes les voitures de tourisme munies d’un système de freinage hydraulique doivent présentement se conformer aux exigences de la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 135 – Systèmes de freinage de voitures de tourisme, qui a été adoptée en 1997¹ pour harmoniser les exigences de la réglementation canadienne avec celles de la *Federal Motor Vehicle Safety Standard* (FMVSS) 135 des États-Unis et du règlement R13-H de la Commission économique pour l’Europe (CEE) des Nations Unies portant sur les systèmes de freinage des voitures de tourisme. Les véhicules légers, autres que les voitures de tourisme, doivent être conformes à la NSVAC 105 – Systèmes de freinage hydraulique et électrique, qui régit également les voitures de tourisme dotées d’un système de freinage électrique.

Harmonisée avec la FMVSS 135, la NSVAC 135 a été adoptée avec un Document de normes techniques (DNT) 135, qui est presque identique à la FMVSS 135. Plusieurs exigences mineures qui sont uniques au Canada sont incluses dans la NSVAC 135, à titre de dispositions spéciales. Bien qu’elle diffère de la NSVAC 105 en divers aspects, la NSVAC 135 est en général une norme plus stricte, spécialement en ce qui a trait aux exigences concernant l’efficacité de freinage et les essais de blocage des roues.

Aux États-Unis, la FMVSS 135 a été adoptée par la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) en 1995² pour promouvoir l’harmonisation internationale des méthodes d’essais et des exigences sur les systèmes de freinage des véhicules de tourisme légers. Elle a initialement été élaborée pour s’harmoniser avec le règlement européen R13-H préparé en parallèle par le GRRF, un groupe d’experts de la CEE sur les systèmes de freinage et les trains de roulement. Offerte comme solution de rechange à la réglementation sur les systèmes de freinage de la FMVSS 105 jusqu’au 1^{er} septembre 2000, la FMVSS 135 a été modifiée en septembre 1997³, avec l’ajout de dispositions pour tenir compte des systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques. Au cours du même mois⁴, le champ d’application de la norme a été encore une fois élargi pour englober, à partir du 1^{er} septembre 2002, les camions légers, les autobus et les véhicules à usages multiples d’un PNBV de 3 500 kg ou moins. Ces véhicules, communément appelés camions légers et fourgonnettes ou CLF, comprennent toutes les minifourgonnettes et tous les véhicules utilitaires à usage récréatif qui sont devenus de plus en plus populaires en Amérique du Nord au cours des dernières années. Notamment, la vaste majorité des fourgonnettes servent

¹ SOR/97-200² U.S. *Federal Register*, Vol. 60, No. 22, Thursday, February 2, 1995, p. 6411³ U.S. *Federal Register*, Vol. 62, No. 172, Friday, September 5, 1997, p. 46907⁴ U.S. *Federal Register*, Vol. 62, No. 189, Tuesday, September 30, 1997, p. 51064¹ DORS/97-200² U.S. *Federal Register*, Vol. 60, n° 22, le jeudi 2 février 1995, p. 6411³ U.S. *Federal Register*, Vol. 62, n° 172, le vendredi 5 septembre 1997, p. 46907⁴ U.S. *Federal Register*, Vol. 62, n° 189, le mardi 30 septembre 1997, p. 51064

passenger car. In the ECE countries, R13-H currently remains applicable to passenger vehicles only, but consideration is underway within the forum of GRRF to extend R13-H to light trucks weighing 3 500 kg or less.

Both FMVSS 135 and CMVSS 135 have been effective since September 1, 2000. However, unlike FMVSS 135, CMVSS 135 is currently applicable to passenger cars only and contains no provisions to address brake systems on electric vehicles. Therefore, this amendment to CMVSS 135 is made to extend its applicability to other light vehicles weighing 3 500 kg or less, by requiring them to meet the same braking performance requirements as a passenger car. The most significant improvements for these vehicles are a test to ensure that a vehicle will remain straight instead of spinning out under hard braking, and shorter stopping distances. In addition, the amendment makes provisions in CMVSS 135 to accommodate brake systems on electric vehicles. The amendment will harmonize CMVSS 135 with the requirements of FMVSS 135 in the United States.

This amendment will become effective upon its registration with the Clerk of the Privy Council.

Changes to CMVSS 135

(A) Applicability of CMVSS 135

The applicability of CMVSS 135 is extended to all light vehicles with a GVWR of 3 500 kg or less. The standard and its TSD are renamed as “CMVSS 135 – Light Vehicle Brake Systems” and “TSD 135 – Light Vehicle Brake Systems”, respectively. This extension covers all buses, multipurpose vehicles, and trucks under the same weight limitation. Compliance of such vehicles with CMVSS 135 will become mandatory on September 1, 2002.

The amendment also makes CMVSS 135 applicable to all vehicles which are equipped with an electric brake system, and which have a GVWR of 3 500 kg or less. In order to allow the industry sufficient lead time for compliance, the mandatory compliance date for passenger cars equipped with an electric brake system will be April 1, 2001.

(B) New and revised definitions in TSD 135

Several new definitions are added to allow the use of the brake systems that are installed on electric vehicles currently used outside Canada. These new definitions are: electric vehicle (EV); electrically-actuated service brake; and regenerative braking system (RBS). As well, the definition of “maximum speed of a vehicle” is slightly revised to accommodate electric brake systems.

essentiellement de voitures de tourisme. Cet élargissement avait pour but de promouvoir l’harmonisation à l’échelle internationale des exigences en matière de freinage pour les véhicules légers. Il visait aussi à améliorer la sécurité des CLF en exigeant que leur système de freinage soit aussi efficace que celui des voitures de tourisme. Dans les pays de la CEE, le règlement R13-H ne s’applique encore qu’aux voitures de tourisme, mais le GRRF étudie présentement la possibilité d’élargir le champ d’application du règlement R13-H aux camions légers pesant 3 500 kg ou moins.

La FMVSS 135 et la NSVAC 135 sont en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2000. Toutefois, à l’encontre de la FMVSS 135, la NSVAC 135 ne s’applique présentement qu’aux voitures de tourisme et elle ne renferme aucune disposition pour tenir compte des systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques. En conséquence, la présente modification de la NSVAC 135 est apportée pour élargir son champ d’application aux autres véhicules légers pesant 3 500 kg ou moins, en exigeant qu’ils satisfassent aux mêmes exigences concernant l’efficacité du freinage que les voitures de tourisme. Les plus importantes améliorations apportées pour ces véhicules sont un essai pour s’assurer qu’un véhicule demeurera aligné lors d’un freinage brusque et des distances d’arrêts plus courtes. De plus, la modification prévoit des dispositions dans la NSVAC 135 pour tenir compte des systèmes de freinage installés sur des véhicules électriques. La modification harmonisera les exigences de la NSVAC 135 avec celles de la FMVSS 135 des États-Unis.

La présente modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement auprès du greffier du Conseil privé.

Changements apportés à la NSVAC 135

(A) Champ d’application de la NSVAC 135

Le champ d’application de la NSVAC 135 est élargi à tous les véhicules légers d’un PNBV de 3 500 kg ou moins. La norme et son DNT s’intitulent maintenant « NSVAC 135 – Systèmes de freinage de véhicules légers » et « DNT 135 – Systèmes de freinage de véhicules légers » respectivement. Cet élargissement du champ d’application vise tous les autobus, véhicules à usages multiples et camions qui se retrouvent dans la même catégorie de poids. La conformité de ces véhicules à la NSVAC 135 deviendra obligatoire le 1^{er} septembre 2002.

La modification rend aussi la NSVAC 135 applicable à tous les véhicules qui sont munis d’un système de freinage électrique et dont le PNBV est de 3 500 kg ou moins. Afin de laisser à l’industrie un délai suffisant pour se conformer, la date obligatoire de conformité pour les voitures de tourisme dotées d’un système de freinage électrique est le 1^{er} avril 2001.

(B) Nouvelles définitions et définitions révisées dans le DNT 135

Plusieurs nouvelles définitions sont ajoutées pour permettre l’utilisation des systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques qui sont actuellement utilisés hors du Canada. Les nouvelles définitions sont les suivantes : véhicules électriques (EV), freins de service électriques et système de freinage à récupération (RBS). Par surcroît, la définition existante de « vitesse maximale d’un véhicule » est quelque peu révisée pour tenir compte des systèmes de freinage électriques.

(C) New and revised provisions in TSD 135

Since the publication of a proposal in the *Canada Gazette*, Part I⁵, concerning this amendment, NHTSA has published a final rule⁶ responding to a petition by Hydro-Quebec for reconsideration of an amendment to FMVSS 135 made in 1997. The rule now allows the use, under certain conditions, of a regenerative braking system for the brake testing of an electric vehicle. A provision specifying the activation protocol of an optional separate indicator for displaying the failure of RBS was also added. These minor changes have been incorporated in the revisions to TSD 135 described below.

- (1) A provision is added in S5.1 of TSD 135 to consider RBS on an electric vehicle part of the service brake system if it is automatically activated by an application of the service brake control, if there is no means provided for the driver to disconnect or otherwise deactivate it, and if it is activated in all transmission positions, including neutral. The provision also requires such RBS be controlled by the vehicle's antilock brake system.
- (2) The requirement regarding the brake reservoir labeling in S5.4.3 of TSD 135 is revised to make it clear that the brake fluid warning statement applies only to vehicles equipped with a hydraulic brake system.
- (3) The requirements for activation of the brake system warning indicator in S5.5.1 of TSD 135 are extended to include the failure of electric power to the electrically-actuated service brake, failure of a brake control circuit for a vehicle with electric transmission of the service brake control signal, and failure of RBS that is part of the service brake system. In S5.5.1 of TSD 135, if a separate indicator is used for the display of RBS failure, its labeling requirements regarding contrasting colors and symbol are specified. RBS failure indicator may be provided either by a unique RBS warning light or by a combined ABS/RBS warning light.
- (4) A new section is added to S6.3 of TSD 135 to address the charging and recharging conditions of propulsion batteries during brake testing. It allows the propulsion batteries to be recharged after each increment of 40 burnish stops until each burnish procedure is complete. It also requires that the propulsion batteries be at the maximum state of charge recommended by the manufacturer, or, in the absence of recommendations, be not less than 95 percent of full charge. Conditions for allowing the use of auxiliary means to accelerate the electric vehicle to test speed are specified, in the event that the propulsion batteries are depleted during a test sequence. Further, for electric vehicles equipped with an RBS, conditions for requiring the operation and disablement of the RBS during brake testing are specified. A provision is included to allow tests that are normally conducted in gear to be conducted in neutral if the vehicle is equipped with a neutral gear that automatically disables the RBS.

(C) Nouvelles dispositions et dispositions révisées dans le DNT 135

Depuis la publication du projet de modification dans la *Gazette du Canada* Partie I⁵, la NHTSA a publié une règle définitive⁶ en réponse à une requête d'Hydro-Québec visant à remettre à l'étude une modification à la FMVSS 135 apportée en 1997. Cette règle permet maintenant l'utilisation, dans certaines conditions, d'un système de freinage à récupération pour la mise à l'essai d'un véhicule électrique. Une disposition précisant le protocole d'activation d'un indicateur distinct et optionnel pour signaler une défaillance du système RBS a également été ajoutée. Ces changements mineurs ont été incorporés dans les révisions du DNT 135 décrites ci-dessous.

- (1) Une disposition est ajoutée à l'article S5.1 du DNT 135 pour considérer un système RBS installé sur un véhicule électrique comme une partie du système de freins de service s'il est actionné automatiquement par l'application de la commande des freins de service, si le conducteur ne dispose d'aucun moyen pour le débrancher ou le désactiver, et s'il peut être actionné quelle que soit la position de la boîte de vitesses, y compris le point mort. La disposition exige aussi que le système RBS soit commandé par le dispositif de frein anti-blocage du véhicule.
- (2) L'exigence de l'article S5.4.3 du DNT 135 portant sur l'étiquetage du réservoir du liquide pour freins est révisée pour qu'il soit bien clair que l'avertissement concernant le liquide pour freins ne vise que les véhicules munis d'un système de freinage hydraulique.
- (3) À l'article S5.5.1 du DNT 135, les exigences relatives à l'allumage du voyant lumineux du système de freinage sont élargies pour inclure une défaillance de l'alimentation électrique aux freins de service électriques, une défaillance du circuit de commande des freins de service des véhicules dont le signal de commande est transmis par impulsion électrique et une défaillance d'un système RBS faisant partie du système de freins de service. À l'article S5.5.1 du DNT 135, si un indicateur est utilisé pour signaler une défaillance du système RBS, les exigences relatives à l'étiquetage concernant les couleurs contrastantes et le symbole sont précisées. L'indicateur d'une défaillance du système RBS peut être un voyant lumineux unique ou commun qui indique à la fois une défaillance du système ABS et du système RBS.
- (4) Un nouveau paragraphe est ajouté à l'article S6.3 du DNT 135 pour tenir compte des conditions de charge et de recharge des batteries pendant les essais de freinage. Il permet la recharge des batteries de propulsion après chaque série de 40 arrêts de rodage jusqu'à la fin de chaque séance de rodage. Il exige également que les batteries de propulsion se trouvent à l'état de charge maximal recommandé par le fabricant ou, si le fabricant n'a fait aucune recommandation, dans un état de charge qui n'est pas inférieur à 95 p. 100 de sa charge complète. Les conditions permettant l'utilisation de moyens auxiliaires sont précisées pour accélérer un véhicule électrique jusqu'à la vitesse d'essai, dans le cas où les batteries de propulsion se déchargeraient durant une séquence d'essai. De plus, en ce qui concerne les véhicules électriques dotés d'un système RBS, le paragraphe prévoit les conditions pour exiger le fonctionnement et la mise hors service d'un système RBS durant les essais de freinage. Une disposition est incluse pour permettre que

⁵ *Canada Gazette*, Part I, Vol. 134, No. 6, Saturday, February 5, 2000, p. 412

⁶ U.S. *Federal Register*, Vol. 65, No. 27, Wednesday, February 9, 2000, p. 6327

⁵ *Gazette du Canada*, Partie I, Vol. 134, n° 6, le samedi 5 février 2000, p. 412

⁶ U.S. *Federal Register*, Vol. 65, n° 27, le mercredi 9 février 2000, p. 6327

- (5) An electric vehicle equipped with an RBS that is part of the service brake system is required to meet the performance requirements in the wheel lockup sequence test and the torque wheel test, over the entire normal operating range of the RBS.
- (6) For the testing of an electric vehicle, a provision is added to require that it be tested with no electric power supplied to the vehicle's propulsion motor(s), but with the RBS and brake power unit or brake power assist unit still operating. This is analogous to testing the brakes of an internal combustion engine vehicle with the engine off, as is also required by CMVSS 135.
- (7) For the testing of a vehicle in the partial failure conditions, and for the parking brake test, several provisions are revised and expanded to cover the brake systems of electric vehicles.

Changes to CMVSS 105

On September 15, 1999, CMVSS 105 was amended⁷ to include brake systems installed on electric vehicles, with the title of the standard changed to "Hydraulic and electric brake systems". This amendment to CMVSS 135 will change the applicability of CMVSS 105, making the latter not applicable to vehicles weighing 3 500 kg or less, by September 1, 2002. Further, CMVSS 105 will cease to apply to passenger cars equipped with an electric brake system, effective April 1, 2001. This change of applicability will align CMVSS 105 with FMVSS 105, and constitutes part of the amendment.

Alternatives

This amendment to CMVSS 135 is necessary in order to accommodate brake systems on electric vehicles and to ensure light duty vehicles being used primarily for carrying passengers meet the same braking performance requirements as a passenger car. It also maintains harmonization with the United States brake regulation FMVSS 135, thereby reducing non-tariff trade barriers that would result from differences in brake system requirements between Canada and the United States. Further, the amendment makes CMVSS 135 compatible and harmonized with the ECE's brake regulation R13-H in the event that the latter is extended to light trucks weighing up to 3 500 kg.

The alternative of not making the amendment would mean occupants of LTVs would not have the same safety benefits as passenger car occupants, in terms of the vehicle's braking performance. Also, passenger cars equipped with electric brake systems would remain subject to the compliance of CMVSS 105 which is less stringent than CMVSS 135. Without the amendment manufacturers of light vehicles for the North American market would

les essais qui sont normalement effectués en prise soient effectués au point mort, si le véhicule est doté d'un point mort qui met automatiquement hors service le système RBS du véhicule.

- (5) Un véhicule électrique doté d'un système RBS qui fait partie du système de freins de service doit satisfaire aux exigences d'efficacité de l'essai de blocage des roues et de l'essai avec roue de mesure sur toute la plage de fonctionnement normal du système RBS.
- (6) Pour la mise à l'essai d'un véhicule électrique, une disposition est ajoutée pour exiger que le véhicule soit mis à l'essai sans que la force électromotrice ne soit appliquée au moteur ou aux moteurs de propulsion du véhicule, le système RBS et l'unité de servo-frein ou l'unité d'assistance de frein fonctionnant encore. Cette procédure est analogue à la mise à l'essai d'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne alors que le moteur est arrêté, comme l'exige la NSVAC 135.
- (7) En ce qui concerne les essais d'un véhicule qui a des défaillances partielles et l'essai du frein de stationnement, plusieurs dispositions sont révisées, et leur champ d'application est élargi pour englober les systèmes de freinage des véhicules électriques.

Changements apportés à la NSVAC 105

Le 15 septembre 1999, la NSVAC 105 a été modifiée⁷ pour tenir compte des systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques et s'intitule désormais « Systèmes de freinage hydraulique et électrique ». La présente modification apportée à la NSVAC 135 change le champ d'application de la NSVAC 105 qui ne s'appliquera plus aux véhicules d'un poids de 3 500 kg ou moins à partir du 1^{er} septembre 2002. De plus, la NSVAC 105 cessera de s'appliquer aux voitures de tourisme dotées d'un système de freinage électrique à compter du 1^{er} avril 2001. Ce changement rend désormais le champ d'application de la NSVAC 105 conforme à celui de la FMVSS 105 et fait partie de la modification.

Solutions envisagées

La présente modification de la NSVAC 135 est nécessaire pour tenir compte des systèmes de freinage installés sur les véhicules électriques et faire en sorte que les véhicules légers utilisés surtout pour le transport des passagers satisfassent aux mêmes exigences concernant l'efficacité de freinage que les voitures de tourisme. Elle maintient aussi l'harmonisation avec la réglementation sur les systèmes de freinage de la FMVSS 135 des États-Unis, réduisant ainsi les barrières non tarifaires au commerce qui pourraient résulter des différences entre les exigences canadiennes et américaines en matière de systèmes de freinage. En outre, la modification permet d'harmoniser et de rendre compatible la NSVAC 135 avec le règlement R13-H de la CEE portant sur les systèmes de freinage, au cas où la norme européenne soit élargie aux camions légers d'un poids allant jusqu'à 3 500 kg.

Le fait de ne pas apporter la modification signifierait que les occupants des CLF ne bénéficieraient pas des mêmes avantages du point de vue de la sécurité que les occupants des voitures de tourisme en ce qui a trait à l'efficacité des systèmes de freinage. De plus, les voitures de tourisme dotées d'un système de freinage électrique demeureraient assujetties aux exigences de la NSVAC 105, qui sont moins strictes que celles de la

⁷ SOR/99-357

⁷ DORS/99-357

have to certify their vehicles to FMVSS 135 in the United States by September 1, 2002, but CMVSS 105 in Canada. This would increase the cost of compliance testing and certification for no offsetting benefit. Therefore, this alternative is not considered acceptable.

Benefits and Costs

While most of the changes made in this amendment involve adding provisions to accommodate brake systems on electric vehicles, the actual benefits expected from the amendment will be the increase in safety that would result from upgrading the braking performance of LTVs.

The application of CMVSS 135 to LTVs with a GVWR of 3 500 kg or less not only ensures an equivalent level of safety for those aspects of performance covered by CMVSS 105, it also adds braking performance and offers safety benefits in areas not addressed in CMVSS 105. Currently LTVs are allowed to stop in about a 6% longer distance than a passenger car at the test speeds specified in CMVSS 105. The extension of CMVSS 135 requires LTVs to meet the same stopping criteria as a passenger car. Moreover, the maximum pedal force of 500 N allowed in CMVSS 135 is significantly less than the 667.2 N allowed in CMVSS 105, which means that the stopping capability of LTVs will be more readily utilized by the driving population.

According to NHTSA, the application of FMVSS 135 to LTVs would not impose significant cost on vehicle manufacturers. The incremental costs associated with minor brake system redesign for some marginal brake systems were estimated to be minor. This estimate applies equally in this amendment to CMVSS 135. Compliance testing costs, on the other hand, will be slightly less for FMVSS 135 and CMVSS 135 than for FMVSS 105 and CMVSS 105 because of shorter test procedures. Therefore, the overall cost impacts resulting from the amendment will be minimal.

Consultation

Since the amendments to FMVSS 135 in 1997 by the United States, several vehicle manufacturers have requested that Transport Canada amend CMVSS 135 to bring it into alignment with FMVSS 135. Early notice of the Department's intention to make this amendment was given in the *Federal Regulatory Plan*. Motor vehicle manufacturers and associations, importers, public safety organizations, and other government agencies were informed of this intended amendment through regular meetings. A proposed amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on February 5, 2000, and offered interested parties 90 days to respond.

Following the publication of the proposed amendment, the Department received responses from the province of Alberta, NHTSA, and Ford Motor Company of Canada, Limited. The first two responses both acknowledged the proposed amendment and offered no comments. The response from Ford Motor Company of Canada expressed support for the proposed amendment and

NSVAC 135. Sans la modification, les fabricants de véhicules légers pour le marché nord-américain devraient certifier leurs véhicules conformément aux exigences de la FMVSS 135 d'ici le 1^{er} septembre 2002 aux États-Unis, tout en étant tenus de se conformer à la NSVAC 105 au Canada. Ceci ferait augmenter le coût des essais de conformité et de certification sans offrir d'avantages. Cette solution n'est donc pas considérée comme étant acceptable.

Avantages et coûts

Bien que la plupart des changements apportés dans cette modification impliquent l'ajout de dispositions pour tenir compte des systèmes de freinage des véhicules électriques, on s'attend à ce qu'ils se traduisent par une augmentation du niveau de sécurité qui résultera de l'amélioration de l'efficacité du freinage des CLF.

L'application de la NSVAC 135 aux CLF d'un PNBV de 3 500 kg ou moins assure non seulement un niveau de sécurité équivalent aux aspects du rendement que vise la NSVAC 105, mais aussi une efficacité de freinage accrue et des avantages en matière de sécurité dans des domaines que la NSVAC 105 ne vise pas. À l'heure actuelle, les CLF peuvent freiner sur une distance de 6 % plus longue que les voitures de tourisme aux vitesses d'essai prévues dans la NSVAC 105. L'élargissement de la NSVAC 135 exige que les CLF soient conformes aux mêmes critères de freinage que les voitures de tourisme. En outre, la force maximale exercée sur la pédale de 500 N permise dans la NSVAC 135 est sensiblement moindre que les 667,2 N permis dans la NSVAC 105, ce qui signifie que la capacité de freinage des CLF sera plus volontiers utilisée par les automobilistes.

Selon la NHTSA, l'application de la FMVSS 135 aux CLF n'imposera pas de coûts significatifs aux fabricants de véhicules. On estime que les coûts additionnels associés à la reconfiguration mineure de certains systèmes de freinage marginaux seront sans importance. Cette estimation vaut également pour la modification de la NSVAC 135. On s'attend par contre à ce que les coûts des essais de conformité à la FMVSS 135 et à la NSVAC 135 soient légèrement inférieurs à ceux de la FMVSS 105 et de la NSVAC 105 parce que les modalités d'essais sont moins longues. Par conséquent, l'incidence de la modification sur le coût global sera minime.

Consultations

Depuis les modifications apportées par les États-Unis à la FMVSS 135 en 1997, plusieurs fabricants de véhicules ont demandé à Transports Canada de modifier la NSVAC 135 pour l'harmoniser avec la FMVSS 135. Un préavis de l'intention du ministère d'apporter la présente modification a été publié dans les *Projets de réglementation fédérale*. Le ministère a informé les fabricants de véhicules automobiles et les associations, les importateurs, les organismes de sécurité publique et les autres organisations gouvernementales de son projet de modification au cours de réunions régulières. Un projet de modification a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 février 2000 et les parties intéressées ont eu 90 jours pour présenter leurs observations.

À la suite de la publication du projet de modification, le ministère a reçu des réponses de l'Alberta, de la NHTSA et de Ford du Canada Limitée. Les deux premières réponses accusaient réception du projet de réglementation et ne présentaient aucun commentaire. La réponse de Ford du Canada exprimait son appui au projet de modification et demandait que la NSVAC 135 soit

requested that CMVSS 135 be further revised to incorporate the minor modifications to FMVSS 135 in response to the petition by Hydro-Quebec mentioned earlier. As indicated in the previous section, these modifications have been incorporated in the revised TSD 135 as part of this amendment.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contacts

For further information, please contact:

Winson Ng
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1949
FAX: (613) 990-2913
E-mail: NGWK@tc.gc.ca

For copies of Technical Standards Documents, please contact:

Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 990-2913

encore révisée pour y incorporer les changements mineurs apportés à la FMVSS 135 en réponse à la requête d'Hydro-Québec mentionnée ci-dessus. Tel qu'indiqué dans la section précédente, les changements ont été incorporés dans le DNT 135 révisé dans le cadre de cette modification.

Respect et exécution

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en soumettant à des essais des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est détecté, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministère des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personnes-ressources

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Winson Ng
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1949
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : NGWK@tc.gc.ca

Pour obtenir des exemplaires des Documents de normes techniques, veuillez communiquer avec :

Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913

Registration
SOR/2001-36 9 January, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)

P.C. 2001-23 9 January, 2001

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 8, 2000, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (SCHOOL BUS BODY JOINT STRENGTH)

AMENDMENT

1. Section 221¹ of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*² and the heading³ before it are replaced by the following:

School Bus Body Joint Strength (Standard 221)

221. (1) The following definitions in this subsection apply in this section.

“body component” means a part of a bus body, including floor panels, made from a single piece of homogeneous material or from a single piece of composite material such as plywood or plastic. (*élément de carrosserie*)

“body panel” means a body component used on the exterior or interior surface of a bus to enclose the bus occupant space. (*panneau de carrosserie*)

“body panel joint” means the area of contact, attachment or close proximity between the edges of a body panel and another body component. (*joint de panneau de carrosserie*)

“bus body” means the portion of a bus that encloses the bus occupant space, including the floor and the body panel separating the engine compartment from the occupant space, but excluding the bumpers and chassis frame. (*carrosserie d'autobus*)

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ SOR/97-421

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/80-160

Enregistrement
DORS/2001-36 9 janvier 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire)

C.P. 2001-23 9 janvier 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 8 juillet 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (RÉSISTANCE DES JOINTS DE CARROSSERIE D'UN AUTOBUS SCOLAIRE)

MODIFICATION

1. L'article 221¹ de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*² et l'intertitre³ le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire (Norme 221)

221. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« carrosserie d'autobus » La partie de l'autobus qui délimite l'espace alloué aux occupants, y compris le plancher et le panneau de carrosserie qui sépare le compartiment moteur de l'espace alloué aux occupants. Sont exclus de la présente définition les pare-chocs et le châssis-cadre. (*bus body*)

« élément de carrosserie » Pièce de la carrosserie de l'autobus, y compris les panneaux de plancher, faite d'un seul morceau de matériau homogène ou d'un seul morceau de matériau hétérogène tel le contre-plaqué ou le plastique. (*body component*)

« élément nécessitant de l'entretien » Pièce de l'autobus, mécanique ou électrique, qui est expressément identifiée dans le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien de l'usine comme nécessitant des travaux d'entretien courant à des intervalles d'un an ou moins. La tuyauterie, le filage et les harnais sont

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ DORS/97-421

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/80-160

“maintenance access panel” means a body panel that must be moved or removed to provide access to serviceable components. (*panneau d'accès pour l'entretien*)

“serviceable component” means any part of a bus, of either a mechanical or electrical nature, that is explicitly identified in the owner's manual or factory service manual as requiring routine maintenance actions at intervals of one year or less. Tubing, wires and harnesses are considered to be serviceable components only at their attachments. (*élément nécessitant de l'entretien*)

(2) This section applies in respect of all school bus body panel joints that lie rearward of the vertical transverse plane located 762 mm in front of the forward-most passenger seating reference point, except those that contact or are attached to or in close proximity to

- (a) components such as rub rails that are entirely outside of body panels;
- (b) doors, windows, ventilation panels, engine access covers or destination sign covers;
- (c) trim or decorative parts that do not contribute to the strength of a body panel joint;
- (d) interior maintenance access panels that are 305 mm or less when measured across any two points on the diametrically opposite sides of the opening; or
- (e) all exterior maintenance access panels.

(3) Subject to subsection (4), when tested in accordance with *Test Method 221, School Bus Body Joint Strength* (October 20, 2000), every body panel joint shall be capable of sustaining, without separation, a tensile force that is equal to 60% of the breaking tensile strength within the weakest body panel component attached by the joint.

(4) A body panel joint is not required to be tested if a test specimen cannot be obtained in accordance with *Test Method 221, School Bus Body Joint Strength* (October 20, 2000) or it has only one discrete fastener or spot weld.

(5) Despite subsection (2), the maintenance access panels referred to in paragraph (2)(d) shall have no unattached segment at the joint longer than 110 mm.

(6) On or before January 14, 2002, a school bus having a GVWR of more than 4 536 kg may conform to this section or to section 221 as it read before the coming into force of this section.

(7) On or before January 14, 2002, a school bus having a GVWR of 4 536 kg or less may conform to this section.

(8) After January 14, 2002, every school bus shall conform to this section.

COMING INTO FORCE

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

considérés comme des éléments nécessitant de l'entretien seulement à leur point d'attache. (*serviceable component*)

« joint de panneau de carrosserie » La zone où sont joints, attachés ou rapprochés les bords d'un panneau de carrosserie et ceux d'un autre élément de carrosserie. (*body panel joint*)

« panneau d'accès pour l'entretien » Panneau de carrosserie devant être déplacé ou enlevé pour permettre l'accès aux éléments nécessitant de l'entretien. (*maintenance access panel*)

« panneau de carrosserie » Élément de carrosserie utilisé sur la surface intérieure ou extérieure d'un autobus pour délimiter l'espace alloué aux occupants. (*body panel*)

(2) Le présent article s'applique aux joints de panneau de carrosserie d'un autobus scolaire qui se trouvent à l'arrière du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé, à l'exclusion de ceux qui sont joints ou attachés à l'un des éléments suivants ou sont rapprochés de celui-ci :

- a) les pièces telles les bandes de protection qui sont entièrement à l'extérieur des panneaux de carrosserie;
- b) les portes, les fenêtres, les panneaux de ventilation, les couvercles d'accès au moteur ou ceux qui recouvrent les affiches de destination;
- c) les garnitures et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance des joints de panneaux de carrosserie;
- d) les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui ne dépassent pas 305 mm lorsqu'ils sont mesurés à deux points diamétralement opposés situés sur les deux côtés de l'ouverture;
- e) les panneaux d'accès pour l'entretien extérieurs.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), lors des essais effectués selon la *Méthode d'essai 221 — Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire* (20 octobre 2000), chacun des joints de panneau de carrosserie doit pouvoir supporter, sans qu'il y ait séparation, un effort de traction égal à 60 % de la résistance à la tension de la pièce du panneau la plus faible attachée par le joint.

(4) Les joints de panneau de carrosserie pour lesquels une éprouvette ne peut être obtenue conformément à la *Méthode d'essai 221 — Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire* (20 octobre 2000) et ceux qui ne comportent qu'un élément de liaison distinct ou un point de soudure n'ont pas à être soumis aux essais.

(5) Malgré le paragraphe (2), les panneaux d'accès pour l'entretien visés à l'alinéa (2)d) ne peuvent avoir, au niveau du joint, de segment non attaché d'une longueur de plus de 110 mm.

(6) Jusqu'au 14 janvier 2002, les autobus scolaires ayant un PNVB de plus de 4 536 kg peuvent être conformes au présent article ou à l'article 221, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent article.

(7) Jusqu'au 14 janvier 2002, les autobus scolaires ayant un PNVB de 4 536 kg ou moins peuvent être conformes au présent article.

(8) Après le 14 janvier 2002, les autobus scolaires doivent être conformes au présent article.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment revises Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 221, School Bus Body Joint Strength, and the corresponding Test Method 221. It will ensure that children riding in small school buses, those having a Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of 4 536 kg or less are provided equivalent levels of protection against joint separation as they would be provided while riding in a large school bus.

Currently, CMVSS 221 applies only to school buses with a GVWR greater than 4 536 kg. This amendment will: extend the applicability of the standard to school buses with a GVWR of 4 536 kg or less; exclude the driver's area from the passenger compartment; introduce a definition for maintenance access panels (MAPs) and narrow the exclusion for these panels; require a maximum fastener spacing of 110 mm; and revise the testing requirements. Excluded from these new requirements will be: body panel joints that lie forward of the vertical transverse plane located 762 mm in front of the seating reference point of the forwardmost passenger seat; interior MAPs that are smaller than 305 mm; exterior MAPs; joints which have only one discrete fastener or spot weld support; components, such as rub rails, located outside of the body panels; windows, doors, ventilation panels, and engine access covers; and decorative parts that do not contribute to the bus body strength.

Background

CMVSS 221 requires school bus body panel joints to be sufficiently strong to prevent them from separating during a crash and becoming cutting edges that could cause serious injuries or allow passenger ejection through openings. This standard currently requires that each large school bus body panel joint be capable of holding the body panel to the member to which it is joined, when subjected to a force of 60 percent of the tensile strength of the weakest joined body panel component. These requirements apply to most joints located in the "bus body" which is the portion of the school bus that encloses the occupant space, starting at the most forward point of the windshield. Excluded from these requirements are doors, windows, body panels designed for ventilation or other functional purposes, and maintenance access panels.

The United States National Transportation Safety Board (NTSB) Safety Study: Crashworthiness of Small Post Standard School Buses, October 11, 1989, reported that 6 out of 19 small school bus crashes resulted in body panel joint separation. In contrast, joint separations in large school buses occurred in MAPs and floor joints, while body panel joints maintained structural integrity very well, even in severe crash forces. These results indicate that the requirements of CMVSS 221 are very effective. Further, these results lead the Department to conclude that small school buses should at least be subject to the same joint strength

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification révisé la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 221, Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire, et la Méthode d'essai 221 connexe. Elle garantira que les enfants qui voyagent dans de petits autobus scolaires, ceux qui ont un poids nominal brut du véhicule (PNBV) de 4 536 kg ou moins, jouissent d'un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui qu'ils auraient s'ils voyageaient dans un gros autobus scolaire.

À l'heure actuelle, la NSVAC 221 ne s'applique qu'aux autobus scolaires d'un PNBV de plus de 4 536 kg. La présente modification étendra l'applicabilité de la norme aux autobus scolaires d'un PNBV de 4 536 kg ou moins; exclura de l'habitacle l'espace alloué au conducteur; définira les panneaux d'accès pour l'entretien et restreindra l'exclusion pour ces panneaux; exigera un espace d'au plus 110 mm entre les éléments de liaison; et révisera les exigences concernant les essais. Les éléments suivants seront exclus des nouvelles exigences : les joints de panneau de carrosserie qui se trouvent en avant du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé; les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui ne dépassent pas 305 mm; les panneaux d'accès pour l'entretien extérieurs; les joints qui ont seulement un élément de liaison distinct ou un point de soudure; les pièces, telles que les bandes de protection placées à l'extérieur des panneaux de carrosserie; les fenêtres, les portes, les panneaux de ventilation, les couvercles d'accès au moteur; et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance de la carrosserie de l'autobus.

Contexte

La NSVAC 221 exige que les joints des panneaux de carrosserie des autobus scolaires soient assez résistants pour les empêcher de se séparer au cours d'une collision et de devenir des lames tranchantes qui pourraient causer des blessures graves ou permettre l'éjection de passagers par les ouvertures. Cette norme exige présentement que chaque joint de panneau de carrosserie des gros autobus scolaires puisse tenir ensemble le panneau et l'élément auquel il est relié, lorsqu'il est soumis à un effort de traction de 60 % de la résistance à la tension de la pièce du panneau de carrosserie la plus faible. Ces exigences s'appliquent à la plupart des joints qui se trouvent dans la carrosserie de l'autobus qui est la partie qui délimite l'espace alloué aux occupants, à partir du point le plus avancé du pare-brise. Les éléments exclus de ces exigences sont les portes, les fenêtres, les panneaux de carrosserie conçus pour la ventilation ou autre fonction, et les panneaux d'accès pour l'entretien.

L'étude sur la sécurité du *National Transportation Safety Board* (NTSB) des États-Unis « *Crashworthiness of Small Post Standard School Buses* », du 11 octobre 1989, révèle que 6 accidents impliquant de petits autobus scolaires sur 19 ont entraîné la séparation des joints des panneaux de carrosserie. Par contre, les séparations des joints dans les gros autobus scolaires se sont produites dans les joints des panneaux d'accès pour l'entretien et des planchers, alors que les joints des panneaux de carrosserie ont très bien maintenu leur intégrité structurale, même dans le cas d'impacts sévères. Ces résultats indiquent que les exigences de la

requirements as large school buses. This will better ensure that all children are provided equivalent levels of protection against injuries from joint separation, regardless of the GVWR of the vehicle transporting them.

In addition to enhanced joint strength integrity, the Department anticipates that there will be an improvement in small bus safety since small buses will be allowed to be constructed on a cut-away chassis over 4 536 kg. The present Regulation requires the driver's area to meet joint strength requirements, whereas this amendment will exclude this area. Due to the complexity of the joints on the cab portion of a cut-away chassis, they cannot be tested in accordance with the Test Method 221, School Bus Body Joint Strength. The elimination of this 4 536 kg ceiling will result in improved bus safety due to their increased size and mass and it will allow bus manufacturers to make increases in the bus structural strength without sacrificing seating capacity. Previously, the small school bus seating capacity was limited by the mass of the unloaded bus.

In an effort to allow cut-away chassis over 4 536 kg to be sold in Canada, the Department completed an Interim Order that was published in the *Canada Gazette*, Part I on January 22, 2000. This Order allows manufacturers to comply with the school bus joint strength requirements of the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) FMVSS 221. This Interim Order is effective from January 15, 2000 until January 14, 2001.

This amendment will place new requirements on MAPs. A new definition, "maintenance access panel," will be incorporated describing it as a body panel "that must be moved or removed to provide access to serviceable components". This amendment will also define "serviceable component" as a part of the bus that is identified in the owners' or factory service manuals as requiring routine maintenance at least once each year. The new definition will further specify that "serviceable component" includes tubing, wires and harnesses only at their attachments. These new definitions will limit the number of panels that fall under the MAP exemption. In addition to limiting the number of maintenance access panels, the Department will also set criteria that a MAP must meet to be excluded from the requirement. More specifically, interior MAPs that exceed 305 mm when measured across any two points diametrically on opposite sides of the opening will have to meet the minimum 60 percent strength requirement. Interior MAPs that are 305 mm or less will have to have a maximum fastener spacing of 110 mm.

This amendment also clarifies body panel joints which will be exempted from these new requirements: body panel joints that are located forward of the vertical transverse plane 762 mm in front of the forwardmost passenger seating reference point; interior MAPs of 305 mm or less; exterior MAPs; joints which have only one discrete fastener or spot weld support; components, such as rub rails, located outside of the body panels; windows, doors,

NSVAC 221 sont très efficaces. En outre, ces résultats incitent le ministère à conclure que les petits autobus scolaires devraient être au moins assujettis aux mêmes exigences que les gros autobus scolaires pour ce qui est de la résistance des joints. Ceci assurera encore mieux que les enfants ont un niveau de protection équivalent contre les blessures imputables à la séparation des joints, peu importe le PNBV du véhicule qui les transporte.

En plus d'améliorer l'intégrité de la résistance des joints, le ministère s'attend à ce qu'il y ait une amélioration de la sécurité des petits autobus car il sera permis de construire ce type d'autobus à partir de châssis tronqués de plus de 4 536 kg. La réglementation en vigueur exige que l'espace alloué au conducteur soit conforme aux exigences relatives à la résistance des joints, alors que la présente modification exclura cet espace. En raison de la complexité des joints de la cabine d'un châssis tronqué, ces joints ne peuvent être mis à l'essai conformément à la Méthode d'essai 221, Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire. L'élimination de cette limite de 4 536 kg améliorera la sécurité des autobus à cause de l'augmentation de leur taille et de leur masse et permettra aux fabricants d'autobus d'accroître la résistance structurale de l'autobus sans sacrifier le nombre de places assises. Auparavant, le nombre de places assises des petits autobus scolaires était limité par la masse de l'autobus à vide.

Dans le but de permettre la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg, le ministère a publié un arrêté provisoire dans la *Gazette du Canada* Partie I le 22 janvier 2000. Cet arrêté permet aux fabricants de se conformer aux exigences de la FMVSS 221 de la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) relatives à la résistance des joints des autobus scolaires. Cet arrêté est en vigueur du 15 janvier 2000 au 14 janvier 2001.

La présente modification prescrira de nouvelles exigences pour les panneaux d'accès pour l'entretien. Une nouvelle définition de « panneau d'accès pour l'entretien » sera ajoutée le décrivant comme un panneau de carrosserie « devant être déplacé ou enlevé pour permettre l'accès aux éléments nécessitant de l'entretien ». La modification définira également un « élément nécessitant de l'entretien » comme étant une pièce de l'autobus identifiée dans le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien de l'usine comme nécessitant des travaux d'entretien courant au moins une fois par année. La nouvelle définition précisera en outre que l'« élément nécessitant de l'entretien » inclut la tuyauterie, le filage et les harnais seulement à leur point d'attache. Ces nouvelles définitions restreindront le nombre de panneaux qui font l'objet de l'exemption concernant les panneaux d'accès pour l'entretien. En plus de limiter le nombre de panneaux d'accès pour l'entretien, le ministère établira les critères auxquels un panneau d'accès pour l'entretien doit être conforme pour être exclus de cette exigence. De manière plus précise, les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui dépassent 305 mm, lorsqu'ils sont mesurés à deux points diamétralement opposés situés sur les deux côtés de l'ouverture, devront satisfaire à l'exigence de résistance minimum de 60 %. Les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui ne dépassent pas 305 mm devront avoir un espace entre les éléments de liaison d'au plus 110 mm.

La présente modification précise aussi les joints de carrosserie qui seront exemptés des nouvelles exigences : les joints de panneaux de carrosserie qui se trouvent à l'avant du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé; les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui ne dépassent pas 305 mm; les panneaux d'accès d'entretien extérieurs; les joints qui ont

ventilation panels, and engine access covers; and decorative parts that do not contribute to the bus body strength.

Due to the difficulty in consistently testing small joints, the Department added a new clause exempting from testing joints that have only one discrete fastener or spot weld support. A new clause will also be added specifying that interior MAPs of 305 mm or less shall have no unattached segment at the joint longer than 110 mm. This requirement will help to ensure the integrity of bus body joints in the event of a collision.

This amendment will make a number of revisions to Test Method 221, including: adopting a provision that support components must remain attached to the specimen during testing; adding the requirement that the cross sectional area of material removed to facilitate the installation of fasteners shall not be used in the determination of the material joint strength; adding a provision that the joint must be in stress for the strength test at 90 degrees plus or minus 1 degree from the joint centerline; and revising the body joint test specimen "hourglass" dimensions. In addition, the referenced American Society for Testing and Materials (ASTM) standards will be updated allowing manufacturers to follow either the Imperial or Metric measurement specifications and the referenced sections will be revised noting the 1999 ASTM standards.

The Department will also adopt the requirement that support components must remain attached to the specimen during testing, as this is how it has completed its compliance testing. The Department believes that removing any support components may potentially weaken or substantially change the testing sample.

The Department will include the statement that the total area of material removed for installation of fasteners is not to be used in calculating the tensile strength of each joined component. While this was the method used by the Department in calculating joint strength in the past, it was not precisely addressed in the Test Method. As this may not be the method that manufacturers have traditionally used to calculate joint strength, the Department specifically requested manufacturers to comment on this requirement.

To maintain harmony with the NHTSA FMVSS 221, the Department has revised the body joint test specimen "hourglass" dimensions.

Effective Date

This amendment will come into force on the day of registration.

Alternatives

The Department of Transport believes that it is important to make these amendments. As the existing Regulation prevents cut-away chassis over 4 536 kg from being sold in Canada, the only alternative would be the complete withdrawal of CMVSS 221. This alternative was not considered, as it would have the potential to degrade school bus occupant protection.

seulement un élément de liaison distinct ou un point de soudure; les pièces, telles que les bandes de protection, placées à l'extérieur de la carrosserie; les fenêtres, les portes, les panneaux de ventilation, les couvercles d'accès au moteur; et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance de la carrosserie de l'autobus.

En raison des difficultés que pose la mise à l'essai de façon constante des petits joints, le ministère a ajouté une nouvelle disposition visant à exempter des essais les joints qui ont seulement un élément de liaison distinct ou un point de soudure. Une nouvelle disposition sera également ajoutée précisant que les panneaux d'accès intérieurs qui ne dépassent pas 305 mm ne doivent avoir, au niveau du joint, aucun segment non attaché de plus de 110 mm. Cette exigence aidera à s'assurer de l'intégrité des joints de carrosserie des autobus en cas de collision.

La présente modification apportera un certain nombre de révisions à la Méthode d'essai 221, y compris : l'adoption d'une disposition selon laquelle les pièces de soutien doivent rester attachées à l'éprouvette au cours des essais; l'ajout de l'exigence selon laquelle la coupe transversale du matériau enlevé pour faciliter l'installation des éléments de liaison ne doit pas être utilisée pour déterminer la résistance du matériau du joint; l'ajout d'une disposition selon laquelle le joint doit être soumis à une force de traction lors de l'essai de résistance de 90 degrés plus ou moins 1 degré de l'axe central du joint; et la révision des dimensions de l'éprouvette d'un joint de carrosserie en forme de sablier. De plus, les normes de l'*American Society for Testing and Materials* (ASTM) incorporées par renvoi seront mises à jour permettant aux fabricants de suivre les spécifications en mesures impériales ou métriques et les sections incorporées par renvoi seront révisées indiquant les normes de 1999 de l'ASTM.

Le ministère adoptera également l'exigence selon laquelle les pièces de soutien doivent rester attachées à l'éprouvette au cours des essais puisque c'est ainsi que se déroule l'essai de conformité. Le ministère est d'avis que le fait d'enlever les pièces de soutien pourrait éventuellement affaiblir ou changer sensiblement l'éprouvette.

Le ministère inclura la remarque selon laquelle la partie complète du matériau enlevé pour l'installation d'éléments de liaison ne doit pas être utilisée pour déterminer la résistance à la traction de chaque pièce qui est jointe. Bien qu'il s'agisse de la méthode utilisée auparavant par le ministère pour déterminer la résistance des joints, elle n'était pas indiquée expressément dans la Méthode d'essai. Comme cette méthode pourrait ne pas être celle traditionnellement utilisée par les fabricants pour déterminer la résistance des joints, le ministère a demandé particulièrement aux fabricants de présenter leurs observations au sujet de cette exigence.

Pour maintenir l'harmonie avec la FMVSS 221 de la NHTSA, le ministère a révisé les dimensions de l'éprouvette d'un joint de carrosserie en forme de sablier.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

Solutions envisagées

Le ministère des Transports croit qu'il est important d'apporter ces changements. Comme la réglementation existante empêche la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg, la seule solution de rechange serait d'abroger complètement la NSVAC 221. Cette solution n'a pas été envisagée, étant donné qu'elle pourrait nuire à la sécurité des occupants des autobus scolaires.

Benefits and Costs

The Department estimates that the average consumer cost per vehicle affected by this amendment will be minimal. As large school buses already comply with the body panel joint strength requirements of CMVSS 221, the manufacturers will only have to bring the MAPs into compliance. In the case of small school buses having a GVWR of 4 536 kg or less, which have been excluded from the joint strength requirements of CMVSS 221, the manufacturers must bring their body panel joints and their MAPs into compliance. This is not expected to be a significant cost as many small bus manufacturers also construct large buses and have been employing the same structural joint techniques for both sizes of buses. The Department estimates that the costs, as a percentage of the total school bus manufacturing cost, will not increase significantly and thus, any impact on school bus sales will be negligible.

The Department expects this amendment to have several benefits including ensuring that: children riding in small school buses are provided equivalent levels of protection against joint separation as they would be provided while riding in a large school bus; MAPs are securely attached thus preventing the potential for injury during a collision; and, the 4 536 kg GVWR limit for cut-away type buses is removed.

CMVSS 221, School Bus Body Joint Strength, is the only special school bus regulation that exempts buses with a GVWR of 4 536 kg or less. Other special school bus regulations apply to both large and small types of buses. The Department is of the opinion that occupants of small school buses deserve the equivalent level of joint separation protection as is afforded to occupants of large school buses.

The current Regulation does not define MAPs and does not have any joint strength requirements for them, thus, the manufacturers have been free to designate MAPs at their discretion. A Transport Canada study entitled "School Bus Collision Summary Canada 1989-1997" (TP13412), includes a case of joint separation of a MAP, noting that the MAP exemption should be reconsidered. This amendment will require manufacturers of all sizes of buses to secure all MAPs over 305 mm located in the passenger area, thus reducing the potential for injury in a collision.

This amendment will also improve school bus safety as it will redefine the passenger compartment resulting in the removal of the 4 536 kg limit for cut-away type buses. The Department has completed an investigation of a school bus collision that resulted in the rear emergency exit door opening. Further investigation of this collision indicated that the 4 536 kg limit resulted in manufacturers minimizing the school bus body mass to maximize the seating capacity. This amendment will eliminate the 4 536 kg ceiling, thus allowing small school buses to be constructed on a larger and heavier chassis, resulting in improved passenger safety and reduced transportation costs.

Avantages et coûts

Le ministère estime que le coût moyen pour le consommateur par véhicule visé par cette modification sera minime. Comme les gros autobus scolaires sont déjà conformes aux exigences concernant la résistance des joints de panneaux de carrosserie de la NSVAC 221, les fabricants n'auront qu'à rendre conformes les panneaux d'accès pour l'entretien. Dans le cas des petits autobus scolaires d'un PNBV de 4 536 kg ou moins, qui ont été exclus des exigences concernant la résistance des joints de la NSVAC 221, les fabricants doivent rendre conformes les joints des panneaux de carrosserie et les panneaux d'accès pour l'entretien. Les coûts ne devraient pas être importants puisque plusieurs fabricants de petits autobus construisent également de gros autobus et emploient les mêmes techniques pour les joints de structure pour les deux tailles d'autobus. Le ministère estime que les coûts, en pourcentage du coût total de fabrication des autobus scolaires, n'augmenteront pas de façon significative et, en conséquence, toute incidence sur les ventes d'autobus scolaires sera négligeable.

Le ministère s'attend à ce que la présente modification présente plusieurs avantages, notamment en garantissant que les enfants qui voyagent dans de petits autobus scolaires jouissent d'un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui qu'ils auraient s'ils voyageaient dans de gros autobus scolaires, en assurant que les fabricants fixent bien les panneaux d'accès pour l'entretien afin de prévenir les blessures lors d'une collision et en supprimant la limite du PNBV de 4 536 kg pour les autobus construits à partir de châssis tronqués.

La NSVAC 221, intitulée « Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire », est la seule disposition réglementaire propre aux autobus scolaires qui ne s'applique pas à ceux d'un PNBV de 4 536 kg ou moins. Les autres dispositions réglementaires propres à ces autobus s'appliquent tant aux gros qu'aux petits. Le ministère est d'avis que les occupants des petits autobus scolaires méritent un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui qui est assuré aux occupants des gros autobus scolaires.

Le règlement actuel ne définit pas les panneaux d'accès pour l'entretien et ne régit pas la résistance de leurs joints, par conséquent, les fabricants ont eu la liberté de désigner à leur gré les panneaux de panneaux d'accès pour l'entretien. Le Résumé des collisions mettant en cause des autobus scolaires, Canada 1989-1997 de Transports Canada (TP 13412) renferme un cas de séparation des joints d'un panneau d'accès pour l'entretien. On y faisait remarquer qu'il fallait réexaminer l'exemption de ce genre de panneau. La présente modification exige que les fabricants d'autobus de toute taille fixent bien tous les panneaux d'accès pour l'entretien de plus de 305 mm situés dans l'espace alloué aux passagers afin de réduire le risque de blessures dans une collision.

La présente modification améliorera aussi la sécurité des autobus scolaires en redéfinissant l'habitacle de manière à supprimer la limite de 4 536 kg dans le cas des autobus construits à partir d'un châssis tronqué. Le ministère a terminé une enquête sur une collision d'autobus scolaire qui a entraîné l'ouverture de la porte d'issue de secours arrière. L'étude complémentaire de cette collision a révélé que la limite de 4 536 kg amenait les fabricants à réduire au minimum la masse de la carrosserie des autobus scolaires pour maximiser le nombre de places assises. La présente modification supprimera cette limite, ce qui permettra de construire de petits autobus scolaires à partir de châssis plus grands et plus lourds, améliorant ainsi la sécurité des passagers et réduisant les coûts du transport.

Consultation

In May of 1999 the Department met with the manufacturers of cut-away chassis to explore testing alternatives for the cut-away chassis cab joints. These cab joints are substantially different from school bus body joints and therefore cannot be tested using the same test procedures. This meeting resulted in the Department completing an Interim Order that provides for the temporary harmonization of the requirements of CMVSS 221 with those of the NHTSA FMVSS 221. As the requirements of FMVSS 221 limit the size of the joints that require testing, it has provided temporary relief until January 14, 2001, allowing for the sale in Canada of cut-away chassis over 4 536 kg.

Comments and Changes Following the Canada Gazette, Part I Publication

Following the publication of the proposal in the *Canada Gazette*, Part I three comments were received. The Ford Motor Company of Canada wrote supporting the amendment and thanked the Department for its effort to harmonize CMVSS 221 with the equivalent U.S. regulation. Blue Bird Body Company and Freightliner/Thomas Built Buses both commented supporting the proposed amendment while requesting further changes and clarifications to the Regulation and the incorporated Test Method.

Both Blue Bird Body Company and Freightliner/Thomas Built Buses requested that the implementation of the Regulation be delayed, as it will apply to larger buses. Both companies noted that they would have considerable difficulty in completing the design changes to the MAP's prior to the January 15, 2001 coming into force date that was proposed in the *Canada Gazette*, Part I. As a result of these requests the Department is allowing the manufacturers of buses over 4 536 kg to conform to either the existing or the amended requirements until January 14, 2002. Until that date, buses with a GVWR of 4 536 kg or less will not have to conform to the new requirements. After January 14, 2002 all buses will have to meet the amended requirements.

In addition, both companies requested that the Department revise the Regulation to specifically exclude destination sign covers from joint strength requirements. They noted that destination signs require frequent changes and thus requiring them to meet the joint strength or minimum fastening requirements would be impractical. The Department has accepted this request and excluded destination sign covers from any testing requirements.

Blue Bird Body Company requested the Department to complete a number of revisions and clarifications to the Regulation and the Test Method. This request has resulted in the following changes to the Regulation and Test Methods:

Changes to the Regulation

- Clarified the point that exterior maintenance access panels are exempt from the joint strength testing requirements.
- Clarified the point that only the interior MAPs that are 305 mm or less are subject to the unattached joint segment requirement.

Consultations

En mai 1999, des fonctionnaires du ministère ont rencontré des fabricants de châssis tronqués pour tenter de trouver des solutions de rechange pour la mise à l'essai des joints des cabines de châssis tronqués. Ces joints sont sensiblement différents de ceux des autobus scolaires et ne peuvent, en conséquence, être mis à l'essai à l'aide des mêmes méthodes. Cette réunion a amené le ministère à publier un arrêté provisoire qui prévoit l'harmonisation temporaire des exigences de la NSVAC 221 avec celles de la FMVSS 221 de la NHTSA. Comme les exigences de la FMVSS 221 limitent la taille des joints qui doivent être mis à l'essai, l'arrêté prévoit une période d'exonération temporaire qui va jusqu'au 14 janvier 2001, permettant la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg.

Observations et changements à la suite de la publication dans la Gazette du Canada Partie I

À la suite de la publication du projet dans la *Gazette du Canada* Partie I, trois commentaires ont été reçus. Ford du Canada Limitée a écrit pour exprimer son appui à la modification et a remercié le ministère de ses efforts en vue d'harmoniser la NSVAC 221 avec la réglementation américaine équivalente. Les compagnies Blue Bird Body et Freightliner/Thomas Built Buses ont toutes deux présenté des commentaires appuyant le projet de modification tout en demandant des changements et des éclaircissements à la réglementation et à la Méthode d'essai connexe.

Blue Bird Body et Freightliner/Thomas Built Buses ont demandé que la mise en application de la réglementation soit retardée, puisqu'elle s'appliquera aux gros autobus. Les deux compagnies ont fait remarquer qu'elles auraient des difficultés énormes à terminer les changements à la conception des panneaux d'accès pour l'entretien avant la date d'entrée en vigueur du 15 janvier 2001 proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I. En raison de ces demandes, le ministère permet aux fabricants d'autobus de plus de 4 536 kg de se conformer soit aux exigences existantes, soit aux exigences modifiées jusqu'au 14 janvier 2002. Jusqu'à cette date, les autobus ayant un PNVB de 4 536 kg ou moins n'ont pas à être conformes aux nouvelles exigences. Après le 14 janvier 2002, tous les autobus devront être conformes aux exigences modifiées.

En outre, les deux compagnies ont demandé que le ministère revise la réglementation pour exclure particulièrement les couvercles des affiches de destination des exigences relatives à la résistance des joints. Elles ont fait remarquer que les affiches de destination nécessitent des changements fréquents et donc le fait d'imposer qu'elles soient conformes aux exigences relatives à la résistance et à l'assemblage minimum ne serait pas réaliste. Le ministère a accepté et a exclu les couvercles des affiches de destination des exigences concernant les essais.

La compagnie Blue Bird Body a demandé au ministère de procéder à un certain nombre de révisions et d'éclaircissements à la réglementation et à la Méthode d'essai. Cette demande a entraîné les changements suivants à la réglementation et à la Méthode d'essai :

Changements à la réglementation

- Éclaircissement du fait que les panneaux d'accès pour l'entretien extérieurs sont exemptés des exigences concernant l'essai de résistance des joints.
- Éclaircissement du fait que seulement les panneaux d'accès pour l'entretien intérieurs qui ne dépassent

- Revised the unattached joint segment requirement from 100 mm to 110 mm to allow for the use of the Imperial measurement of 4 inches.

Changes to the Test Method

- Clarified the Test Method requirement 3.2.3 noting that the fastener spacing is to be the same on the outer edge of each side of the test specimen when mounted in the testing machine.
- Added the requirement to complete surrogate testing for complex and curved joints where a flat test sample cannot be taken.
- Clarified the point that the minimum thickness as specified in the ASTM Standard is to be used in determining the sample joint strength.
- Clarified the wording for the point that the cross sectional area of material removed for the fastener hole is subtracted from the cross sectional area of the panel.
- Revised the allowable testing variance from 90 degrees plus or minus 3 degrees to be 90 degrees plus or minus 1 degree.

The majority of the revisions resulting from the Blue Bird Body Company's comments were clarifications that they noted were needed to ensure that testing could be consistently repeated. As the suggested clarifications were the methods that the Department has used in completing its testing, they have been included in the final amendment.

The Department agreed with the Blue Bird Body Company's point that a 1 degree variance in mounting the testing sample would result in more repeatable testing results. The Department also accepted the Blue Bird Body Company's position that no provisions were made in the original proposal to cover for the testing of complex and curved joints. The Department is in agreement with the Blue Bird Body Company that the best method of testing these joints is by surrogate testing. Surrogate testing includes constructing a flat testing specimen using the same material and the same fasteners as used in the construction of the bus body.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

pas 305 mm sont assujettis à l'exigence concernant le segment non attaché d'un joint.

- Révision de l'exigence concernant le segment non attaché d'un joint qui est portée de 100 mm à 110 mm pour permettre l'usage de la mesure impériale de 4 pouces.

Changements à la Méthode d'essai

- Éclaircissement de l'exigence 3.2.3 qui précise que l'espace d'assemblage doit être le même au bord extérieur de chaque côté de l'éprouvette lorsqu'elle est montée sur la machine d'essai.
- Ajout de l'exigence d'effectuer des essais de remplacement pour les joints complexes et courbes lorsqu'un échantillon plat ne peut être pris.
- Éclaircissement du fait que l'épaisseur minimum, telle que précisée dans la norme de l'ASTM, doit être utilisée pour déterminer la résistance des joints de l'éprouvette.
- Éclaircissement du libellé qui indique que la coupe transversale du matériel enlevé pour l'installation des éléments de liaison doit être soustraite de la coupe transversale du panneau.
- Révision de l'écart d'essai permis de 90 degrés plus ou moins 3 degrés à 90 degrés plus ou moins 1 degré.

La majorité des révisions apportées à la suite des commentaires de Blue Bird Body étaient des éclaircissements que la compagnie estimait nécessaire pour s'assurer que les essais puissent être répétés de manière constante. Comme les éclaircissements suggérés étaient les méthodes que le ministère utilisait pour ses essais, ils ont été inclus dans la modification définitive.

Le ministère convient avec Blue Bird Body qu'un écart de 1 degré dans le montage de l'éprouvette rendrait les résultats d'essai plus faciles à répéter. Le ministère a aussi accepté la position de la compagnie Blue Bird Body selon laquelle aucune disposition n'était prévue dans le projet original à l'égard de la mise à l'essai des joints complexes et courbes. Le ministère est d'accord avec la compagnie Blue Bird Body que la meilleure méthode pour mettre ces joints à l'essai est par remplacement. La mise à l'essai par remplacement comprend la construction d'une éprouvette plate à l'aide du même matériau et des mêmes éléments de liaison que ceux qui sont utilisés pour la construction de la carrosserie de l'autobus.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Contacts

Dan Davis
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1956
FAX: (613) 990-2913
E-mail: DAVISDA@tc.gc.ca

For copies of Test Method 221, please contact:
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 990-2913

Personnes-ressources

Dan Davis
Direction générale de la sécurité routière
et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1956
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : DAVISDA@tc.gc.ca

Pour obtenir des exemplaires de la Méthode d'essai 221,
veuillez vous adresser à :
Direction générale de la sécurité routière
et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913

Registration
SOR/2001-37 9 January, 2001

RAILWAY SAFETY ACT

Railway Safety Management System Regulations

P.C. 2001-24 9 January, 2001

Whereas, pursuant to subsection 50(1)^a of the *Railway Safety Act*^b, a copy of the proposed *Railway Safety Management System Regulations*, substantially in the form set out in the annexed regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 26, 2000 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 37^c and subsection 47.1(1)^d of the *Railway Safety Act*^b, hereby makes the annexed *Railway Safety Management System Regulations*.

RAILWAY SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“disabling injury” has the meaning assigned in section 15.1 of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations* and section 11.1 of the *On-Board Trains Occupational Safety and Health Regulations*. (*blessure invalidante*)

“minor injury” has the meaning assigned in section 15.1 of the *Canada Occupational Safety and Health Regulations* and section 11.1 of the *On-Board Trains Occupational Safety and Health Regulations*. (*blessure légère*)

“reporting criteria” means

(a) in respect of an accident, the criteria set out in the definition “reportable railway accident” in subsection 2(1) of the *Transportation Safety Board Regulations*; and

(b) in respect of an incident, the criteria set out in the definition “reportable railway incident” in subsection 2(1) of the *Transportation Safety Board Regulations*. (*critères à signaler*)

“risk” means the chance of injury or loss measured as the probability and severity of an adverse effect on health, property, the environment or other things of value. (*risque*)

“risk control strategy” means a course of action intended to reduce the frequency or severity of injury or loss, including a decision not to engage in or not to continue an activity. (*stratégie de contrôle du risque*)

Enregistrement
DORS/2001-37 9 janvier 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

C.P. 2001-24 9 janvier 2001

Attendu que, conformément au paragraphe 50(1)^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, le projet de règlement intitulé *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 février 2000 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 37^c et du paragraphe 47.1(1)^d de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« blessure invalidante » S'entend au sens prévu à l'article 15.1 du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail* et à l'article 11.1 du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (trains)*. (*disabling injury*)

« blessure légère » S'entend au sens prévu à l'article 15.1 du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail* et à l'article 11.1 du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (trains)*. (*minor injury*)

« critères à signaler » S'entend :

a) à l'égard d'un accident, des critères qui sont établis dans la définition de « accident ferroviaire à signaler », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*;

b) à l'égard d'un incident, des critères qui sont établis dans la définition de « incident ferroviaire à signaler », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*. (*reporting criteria*)

« risque » Situation qui peut entraîner des blessures ou des pertes et qui est mesurée selon la probabilité et la gravité des effets néfastes sur la santé, les biens, l'environnement ou autres choses de valeur. (*risk*)

« stratégie de contrôle du risque » Ligne de conduite destinée à réduire la fréquence ou la gravité des blessures ou des pertes. Y est assimilée la décision de ne pas entreprendre une activité ou de cesser celle-ci. (*risk control strategy*)

^a S.C. 1999, c. 9, s. 36

^b R.S., c. 32 (4th Supp.)

^c S.C. 1999, c. 9, s. 29

^d S.C. 1999, c. 9, s. 34

^a L.C. 1999, ch. 9, art. 36

^b L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

^c L.C. 1999, ch. 9, art. 29

^d L.C. 1999, ch. 9, art. 34

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

2. A railway company shall implement and maintain a safety management system that includes, at a minimum, the following components:

- (a) the railway company safety policy and annual safety performance targets and the associated safety initiatives to achieve the targets, approved by a senior company officer and communicated to employees;
- (b) clear authorities, responsibilities and accountabilities for safety at all levels in the railway company;
- (c) a system for involving employees and their representatives in the development and implementation of the railway company's safety management system;
- (d) systems for identifying applicable
 - (i) railway safety regulations, rules, standards and orders, and the procedures for demonstrating compliance with them, and
 - (ii) exemptions and the procedures for demonstrating compliance with the terms or conditions specified in the notice of exemption;
- (e) a process for
 - (i) identifying safety issues and concerns, including those associated with human factors, third-parties and significant changes to railway operations, and
 - (ii) evaluating and classifying risks by means of a risk assessment;
- (f) risk control strategies;
- (g) systems for accident and incident reporting, investigation, analysis and corrective action;
- (h) systems for ensuring that employees and any other persons to whom the railway company grants access to its property, have appropriate skills and training and adequate supervision to ensure that they comply with all safety requirements;
- (i) procedures for the collection and analysis of data for assessing the safety performance of the railway company;
- (j) procedures for periodic internal safety audits, reviews by management, monitoring and evaluations of the safety management system;
- (k) systems for monitoring management-approved corrective actions resulting from the systems and processes required under paragraphs (d) to (j); and
- (l) consolidated documentation describing the systems for each component of the safety management system.

SAFETY PERFORMANCE ASSESSMENT

3. (1) A railway company shall maintain records of the following information for the purpose of assessing its safety performance:

- (a) accident and incident investigation reports and a description of the corrective actions taken for accidents and incidents that meet the reporting criteria; and

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

2. Toute compagnie de chemin de fer doit mettre en oeuvre et conserver un système de gestion de la sécurité qui comporte au moins les composantes suivantes :

- a) la politique de la compagnie de chemin de fer en matière de sécurité ainsi que ses objectifs annuels de rendement en matière de sécurité et les initiatives connexes liées à la sécurité pour les atteindre, approuvés par un dirigeant supérieur de la compagnie et communiqués aux employés;
- b) les responsabilités, pouvoirs et obligations de rendre compte en matière de sécurité, exprimés clairement, à tous les paliers de la compagnie de chemin de fer;
- c) un système visant la participation des employés et de leurs représentants dans l'élaboration et la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
- d) des mécanismes visant à déterminer :
 - (i) d'une part, les règlements, règles, normes et ordres applicables en matière de sécurité ferroviaire et les procédures pour en démontrer le respect,
 - (ii) d'autre part, les exemptions qui sont applicables et les procédures pour démontrer le respect, le cas échéant, des conditions fixées dans l'avis d'exemption;
- e) un processus qui a pour objet :
 - (i) d'une part, de déterminer les problèmes et préoccupations en matière de sécurité, y compris ceux qui sont associés aux facteurs humains, aux tiers et aux modifications d'importance apportées aux opérations ferroviaires,
 - (ii) d'autre part, d'évaluer et de classer les risques au moyen d'une évaluation du risque;
- f) des stratégies de contrôle du risque;
- g) des mécanismes visant la déclaration des accidents et incidents, les analyses et les enquêtes s'y rapportant, et les mesures correctives;
- h) des méthodes pour faire en sorte que les employés et toute autre personne à qui la compagnie de chemin de fer donne accès aux biens de celle-ci disposent des compétences et de la formation appropriées et d'une supervision suffisante afin qu'ils puissent respecter toutes les exigences de sécurité;
- i) des procédures visant la collecte et l'analyse de données aux fins d'évaluation du rendement de la compagnie de chemin de fer en matière de sécurité;
- j) des procédures visant les vérifications internes périodiques de la sécurité, les examens effectués par la gestion, la surveillance et les évaluations du système de gestion de la sécurité;
- k) des mécanismes de surveillance des mesures correctives approuvées par la gestion découlant des systèmes et processus exigés en application des alinéas d) à j);
- l) de la documentation de synthèse qui décrit les systèmes pour chacune des composantes du système de gestion de la sécurité.

ÉVALUATION DU RENDEMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

3. (1) Toute compagnie de chemin de fer doit tenir des registres dans lesquels figurent les renseignements suivants aux fins d'évaluation du rendement en matière de sécurité :

- a) les rapports d'enquête visant les accidents et les incidents et la description des mesures correctives prises relativement aux accidents et incidents qui répondent aux critères à signaler;

(b) accident rates expressed as follows:

- (i) employee deaths, disabling injuries and minor injuries, per 200,000 hours worked by the employees of the railway company, and
- (ii) train and grade crossing accidents that meet the reporting criteria, per million train miles.

(2) At the request of the Minister, a railway company shall collect, maintain and submit to the Minister specified performance or safety data for the purpose of monitoring the effectiveness of its safety management system and its safety performance.

SUBMISSIONS TO THE MINISTER

4. (1) A railway company shall submit to the Minister the following information in respect of its safety management system:

- (a) the name, address and position of the person responsible for the safety management system;
- (b) a description of the railway company's operations and rail network;
- (c) the railway company's safety policy;
- (d) the railway company's safety performance targets and the associated safety initiatives to achieve the targets for the calendar year in which the submission is made;
- (e) information showing the reporting structure and safety relationships of positions and departments in the company, including organization charts;
- (f) a list of the applicable railway safety regulations, rules, standards, orders and exemptions;
- (g) a description of the railway company's risk management process and risk control strategies;
- (h) a list of the railway company's training and qualification programs, including those of external sources;
- (i) a description of the data being collected by the railway company for the purpose of assessing its safety performance;
- (j) a description of the railway company's internal safety audit program; and
- (k) a list of the titles and dates of all documents in the railway company's safety management system that describe how the railway company is meeting its obligations with respect to each safety management component set out in section 2.

(2) The information shall be submitted

- (a) in respect of a railway company that is in operation on March 31, 2001, before April 30, 2001; and
- (b) in any other case, at least 60 days before the railway company begins operations.

5. (1) Not later than March 1 of each year following the year in which a railway company submits the information required pursuant to subsection 4(1), the railway company shall submit to the Minister the following information in respect of the preceding calendar year:

b) la fréquence des accidents exprimée de la manière suivante :

- (i) par 200 000 heures de travail effectuées par les employés de la compagnie de chemin de fer, dans le cas des décès de ces personnes ou de blessures invalidantes et blessures légères subies par celles-ci,
- (ii) par million de trains-milles, dans le cas des accidents ferroviaires et accidents aux passages à niveau qui répondent aux critères à signaler.

(2) À la demande du ministre, la compagnie de chemin de fer doit recueillir, conserver et lui présenter des données spécifiées en matière de rendement ou de sécurité aux fins du contrôle de l'efficacité de son système de gestion de la sécurité et de son rendement en matière de sécurité.

PRÉSENTATION AU MINISTRE

4. (1) Toute compagnie de chemin de fer doit présenter au ministre les renseignements suivants relatifs au système de gestion de la sécurité :

- a) les nom, adresse et poste de la personne qui est responsable du système de gestion de la sécurité;
- b) la description de l'exploitation de la compagnie de chemin de fer et du réseau de chemin de fer;
- c) la politique de la compagnie de chemin de fer en matière de sécurité;
- d) les objectifs de rendement de la compagnie de chemin de fer en matière de sécurité et ses initiatives connexes pour les atteindre pour l'année civile au cours de laquelle la présentation est faite;
- e) des renseignements décrivant la structure des rapports hiérarchiques des postes et des secteurs au sein de la compagnie et les liens en matière de sécurité, y compris les organigrammes;
- f) la liste des règlements, règles, normes, ordres et exemptions applicables en matière de sécurité ferroviaire;
- g) la description du processus de gestion des risques de la compagnie de chemin de fer et des stratégies de contrôle du risque;
- h) une liste des programmes de formation et de qualification de la compagnie de chemin de fer, y compris ceux qui ne sont pas dispensés par la compagnie;
- i) une description des données qui sont recueillies par la compagnie de chemin de fer aux fins d'évaluation de son rendement en matière de sécurité;
- j) une description du programme interne de vérification sécuritaire de la compagnie de chemin de fer;
- k) une liste des titres et des dates de tous les documents de la compagnie de chemin de fer qui font partie de son système de gestion de la sécurité et qui décrivent la façon dont elle s'acquitte de ses obligations à l'égard de chacune des composantes de gestion de la sécurité visées à l'article 2.

(2) Les renseignements doivent être présentés :

- a) dans le cas d'une compagnie de chemin de fer qui est en exploitation le 31 mars 2001, avant le 30 avril 2001;
- b) dans tous les autres cas, au moins 60 jours avant le début de l'exploitation de la compagnie de chemin de fer.

5. (1) Au plus tard le 1^{er} mars de chaque année qui suit l'année où elle a présenté les renseignements exigés au paragraphe 4(1), toute compagnie de chemin de fer est tenue de présenter au ministre les renseignements suivants à l'égard de l'année civile précédente :

- (a) any revisions made to the information referred to in subsection 4(1);
 (b) its safety performance relative to its safety targets; and
 (c) its accident rates expressed as required in paragraph 3(1)(b).

(2) The railway company shall include in the information its safety targets for the calendar year in which the submission is made.

PRODUCTION OF DOCUMENTS

6. To enable a railway safety inspector to monitor compliance with these Regulations, a railway company shall keep readily available all documents that are mentioned in its safety management system.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations come into force on March 31, 2001.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Pursuant to section 37 and subsection 47.1(1) of the amended *Railway Safety Act*, the Governor in Council is authorized to make regulations respecting the development and implementation of safety management systems by railway companies.

The *Railway Safety Management System Regulations* will require all federally-regulated railways to implement a Safety Management System. The *Railway Safety Act* defines a Safety Management System to be “a formal framework for integrating safety into day-to-day railway operations and includes safety goals and performance targets, risk assessments, responsibilities and authorities, rules and procedures and monitoring and evaluation processes”. The Regulation will require railway Safety Management Systems to have the following components:

- a company safety policy, annual safety performance targets and associated safety initiatives to achieve the targets approved by a senior company officer and communicated to employees;
- clear authorities, responsibilities and accountabilities for safety at all levels;
- a system for involving employees and their representatives in the development and implementation of the Safety Management System;
- systems for identifying applicable railway safety regulations, rules, standards, orders and exemptions and procedures for demonstrating compliance with them;
- a process for identifying safety issues and concerns, including those associated with human factors, third-parties and significant changes to railway operations, and evaluating and classifying risks by means of a risk assessment;
- risk control strategies;
- systems for accident and incident reporting, investigation, and analysis and corrective action;

- a) tout changement apporté aux renseignements exigés au paragraphe 4(1);
 b) son rendement en matière de sécurité par rapport à ses objectifs en matière de sécurité;
 c) la fréquence des accidents exprimée de la manière exigée à l’alinéa 3(1)b).

(2) La compagnie de chemin de fer doit inclure dans les renseignements ses objectifs en matière de sécurité pour l’année civile au cours de laquelle la présentation est faite.

PRODUCTION DE DOCUMENTS

6. Afin de permettre à un inspecteur de la sécurité ferroviaire de surveiller l’observation du présent règlement, toute compagnie de chemin de fer doit conserver tous les documents qui sont mentionnés dans son système de gestion de la sécurité de façon qu’ils soient facilement accessibles.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur le 31 mars 2001.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Aux termes de l’article 37 et du paragraphe 47.1(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* modifiée, le gouverneur en conseil est autorisé à prendre des règlements au sujet de l’élaboration et de la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies de chemin de fer.

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* stipulera que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent se doter d’un système de gestion de la sécurité. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* définit un système de gestion de la sécurité comme « un protocole visant la mise en oeuvre de la sécurité ferroviaire dans l’exploitation courante des chemins de fer et intégrant les responsabilités et les pouvoirs au sein d’une compagnie de chemin de fer, les règles, les procédures, les processus de surveillance et d’évaluation auxquels elle est assujettie, ainsi que les objectifs en matière de sécurité, de rendement des mécanismes de contrôle d’application et d’évaluation des risques ». Le règlement stipule que tout système de gestion de la sécurité ferroviaire doit comporter les éléments suivants :

- une politique de sécurité de compagnie de chemin de fer, des objectifs annuels de rendement et des initiatives de sécurité connexes pour atteindre les objectifs approuvés par un dirigeant supérieur de la compagnie et communiqués aux employés;
- des pouvoirs et des responsabilités clairs en matière de sécurité à tous les paliers de la compagnie;
- un système permettant de faire participer les employés et leurs représentants à l’élaboration et à la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité;
- des mécanismes visant à déterminer d’une part, les règlements, règles, normes et ordres applicables en matière de sécurité ferroviaire et les procédures pour en démontrer le respect et d’autre part, les exemptions qui sont applicables et les procédures pour démontrer le respect des conditions fixées dans l’avis d’exemption;

- systems for ensuring that employees and others granted access to railway property have appropriate skills and training and adequate supervision to ensure that they comply with all safety requirements;
- procedures for the collection and analysis of data for assessing safety performance;
- procedures for periodic internal safety audits, reviews by management, monitoring and evaluations of the Safety Management System;
- systems for monitoring management-approved corrective actions resulting from required systems and processes; and
- consolidated documentation describing the systems for each component of the Safety Management System.

Alternatives

Voluntary Approach

In consultation, some industry stakeholders suggested that Safety Management Systems should be implemented on a voluntary basis rather than mandated by regulation. In their view, a voluntary approach is appropriate, particularly in the short term while systems are being developed and until they are sufficiently mature; however, there are a number of disadvantages to a voluntary approach:

- a voluntary approach would result in an uneven playing field in the industry;
- competitive forces and recent industry restructuring suggest that relatively few railways, large or small, would voluntarily incur the costs associated with implementing a Safety Management System;
- smaller, less experienced railways that are most likely to benefit from a Safety Management System would be the least likely to voluntarily develop such a system;
- new railways that in Transport Canada's view most need to be able to demonstrate their safety capabilities would be unlikely to devote time and energy to developing Safety Management Systems before commencing operations unless required to do so; and
- Safety Management Systems that are implemented on a voluntary basis might not be implemented consistently throughout larger companies thus negating many of the benefits of such systems.

Because of these disadvantages, a mandatory approach was adopted.

- un processus permettant de cerner les problèmes et les préoccupations en matière de sécurité, y compris ceux associés aux facteurs humains, aux tiers et aux modifications d'importance apportées aux opérations ferroviaires, et d'évaluer et de classer les risques à l'aide d'une évaluation des risques;
- des stratégies de contrôle du risque;
- des mécanismes visant la déclaration des accidents et incidents, des enquêtes et des analyses, ainsi que des mesures correctives;
- des méthodes pour faire en sorte que les employés et les autres personnes qui ont accès aux biens de la compagnie de chemin de fer possèdent les compétences et la formation nécessaires et bénéficient d'une surveillance suffisante de manière à ce qu'ils se conforment à toutes les prescriptions de sécurité;
- des procédures visant la collecte et l'analyse des données afin d'évaluer le rendement en matière de sécurité;
- des procédures visant des vérifications périodiques internes de la sécurité, les examens par la gestion, la surveillance et les évaluations du système de gestion de la sécurité;
- des mécanismes permettant de surveiller les mesures correctives approuvées par la gestion découlant des systèmes et processus requis;
- de la documentation de synthèse décrivant les systèmes pour chaque composante du système de gestion de la sécurité.

Solutions envisagées

Approche facultative

Au cours des consultations, certains intervenants de l'industrie ont proposé que les systèmes de gestion de la sécurité soient adoptés à titre facultatif au lieu d'être prescrits par un règlement. À leur avis, une approche facultative est indiquée, particulièrement à court terme, pendant que les systèmes sont en cours d'élaboration et tant qu'ils n'auront pas acquis une certaine maturité; il y a toutefois un certain nombre d'inconvénients à une approche facultative :

- une telle approche se traduira par des règles du jeu inéquitables dans l'industrie;
- les forces concurrentielles et les initiatives récentes de l'industrie incitent à croire qu'un nombre relativement restreint de compagnies de chemin de fer, grandes ou petites, encourront volontairement les coûts qui se rattachent à l'adoption d'un système de gestion de la sécurité;
- ce sont les petites compagnies de chemin de fer les moins expérimentées, qui pourtant bénéficieraient le plus d'un système de gestion de la sécurité, qui ont le moins de chances de concevoir volontairement un tel système;
- les nouvelles compagnies de chemin de fer qui, de l'avis de Transports Canada, doivent pouvoir apporter la preuve de leur potentiel de sécurité hésiteront sans doute à consacrer du temps et de l'énergie à l'élaboration de systèmes de gestion de la sécurité avant de se lancer en affaires, sauf si elles y sont tenues;
- il se peut que les systèmes de gestion de la sécurité adoptés à titre facultatif ne le soient pas de manière uniforme dans toutes les grandes compagnies, ce qui annihilera une bonne part des avantages de ces systèmes.

C'est à cause de ces inconvénients qu'une approche obligatoire a été adoptée.

Application of the Requirement

Consideration was given to applying the Regulation only to high risk railways or only to high risk components of high risk railways; however it would be difficult to develop criteria to identify high risk railways that are clear and simple enough to write into a regulation and at the same time don't simply capture all railways. Transport Canada would most likely have to conduct a risk assessment of each railway and repeat it periodically as circumstances change for railways that are not initially identified as "high risk". This would add a significant amount of complexity to the process for both the Department and the railways.

Applying the requirements only to the high risk components of high risk railways would have a further disadvantage. A less than comprehensive approach to safety management changes the philosophy of a Safety Management System from an attempt to integrate safety into the day-to-day operation of the entire company and enhance its safety culture, to a safety case approach with a narrow focus on specific activities or aspects of the operation. The safety benefits of such an approach are much more limited.

Because of these disadvantages, applying the requirement to all railways is the preferred alternative.

Nature of the Requirement and Level of Detail

A formalized management system approach to safety is increasingly being adopted in a number of industries. These systems share many common elements. The *Railway Safety Management System Regulations* were developed in light of these common elements while keeping the requirements to the minimum considered necessary to ensure effectiveness.

In consultation, the railways were generally opposed to detailed and highly prescriptive requirements. They felt that detailed requirements would prevent them from developing systems tailored to their operations and corporate structure. Other stakeholders, particularly railway labour organizations, supported a detailed, prescriptive approach because the requirements would be clearer and more concrete and auditing and enforcement would be more straight-forward and require less judgement.

The approach that was adopted recognizes that in order to achieve maximum effectiveness a Safety Management System must be consistent with the operating environment and management style of the railway.

Benefits and CostsRailway Accident Costs

The annual cost of railway accidents is estimated at \$227.3 million. This estimate was derived from an analysis and cost evaluation of a sample of the 1,187 accidents that occurred in 1997. The cost estimate is considered to be conservative because it excludes certain types of costs and limits others. The accidents in 1997 resulted in 107 fatalities, 101 injuries and property damage of \$47.4 million.

Application de la prescription

On a songé à n'appliquer le règlement qu'aux seules compagnies à haut risque ou aux seules composantes à haut risque de ces compagnies de chemin de fer; il est toutefois difficile d'établir des critères permettant de reconnaître les compagnies de chemin de fer à haut risque qui soient suffisamment clairs et simples pour les enchâsser dans un règlement et qui, en même temps, ne concernent pas toutes les compagnies. Il y a de fortes chances pour que Transports Canada doive se livrer à une évaluation des risques de chaque compagnie de chemin de fer et doive la répéter régulièrement à mesure que la situation d'une compagnie de chemin de fer évolue, alors que celle-ci n'était pas au commencement identifiée comme une compagnie à « haut risque ». Cela ne fera que complexifier le processus à la fois pour le ministère et les compagnies de chemin de fer.

L'application des prescriptions aux seuls éléments à haut risque des compagnies de chemin de fer présente un autre inconvénient. Un mode de gestion de la sécurité non exhaustif a pour effet d'altérer la philosophie d'un système de gestion de la sécurité qui, d'une tentative d'intégrer la sécurité dans l'exploitation courante d'une compagnie et de renforcer sa culture de sécurité, devient une approche au cas par cas uniquement axée sur certaines activités ou éléments de la compagnie. Les avantages d'une telle approche sur le plan de la sécurité sont beaucoup plus limités.

À cause de ces inconvénients, l'application de la prescription à toutes les compagnies de chemin de fer est l'option privilégiée.

Nature de la prescription et niveau de détail

Les systèmes de gestion de la sécurité structurés sont de plus en plus courants dans un certain nombre de branches d'activités. Ces systèmes ont de nombreux éléments en commun. Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* a été conçu à la lumière de ces éléments communs tout en maintenant au minimum les prescriptions que l'on juge nécessaires à l'efficacité d'un tel règlement.

Au cours des consultations, les compagnies de chemin de fer se sont généralement opposées à des prescriptions détaillées et éminemment contraignantes. Elles ont déclaré que des prescriptions détaillées les empêcheraient d'adopter des systèmes adaptés à leurs opérations et à leur structure d'entreprise. D'autres intervenants, notamment les organisations syndicales de cheminots, sont partisans d'une approche prescriptive détaillée étant donné que les prescriptions seront plus claires et plus concrètes et que la vérification et l'application des règlements seront plus simples et nécessiteront moins de jugement.

L'approche qui a été adoptée reconnaît que, pour maximiser l'efficacité, un système de gestion de la sécurité doit être conforme à la conjoncture d'exploitation et au style de gestion d'une compagnie de chemin de fer.

Avantages et coûtsCoûts des accidents ferroviaires

Le coût annuel des accidents ferroviaires est évalué à 227,3 millions \$. Cette estimation a été établie d'une analyse et d'une évaluation des coûts à partir d'un échantillon des 1 187 accidents survenus en 1997. L'estimation est jugée prudente, car elle ne tient pas compte de certains types de coûts et qu'elle en limite d'autres. En 1997, les accidents ont fait 107 morts, 101 blessés et des dégâts matériels d'une valeur de 47,4 millions \$.

Benefits

The *Railway Safety Management System Regulations* are expected to result in an improvement in railway safety in Canada for a number of reasons:

- safety will be given management time, corporate resources, performance measurement and monitoring on par with corporate financial and production goals;
- a railway's approach to safety will be more formalized and consistent throughout the organization;
- safety culture will be enhanced and there is expected to be heightened safety awareness at every level;
- railways will be required to implement risk mitigation strategies in areas where there are currently no established requirements in a rule or regulation;
- safety issues will be addressed before a new railway commences operation;
- uniformity and harmonization within the industry will increase; and
- TC will be able to address systemic safety issues that have previously been problematic.

As discussed above, railway accidents currently result in deaths, injuries and property damage conservatively valued at \$227.3 million per year. The *Railway Safety Management System Regulations* are expected to decrease the number and severity of accidents and have the greatest impact on main track accidents, yard and siding accidents, employee/passenger accidents, and fires and explosions with a much smaller degree of safety improvement in crossing and trespassing accidents. As shown in the table below, a safety improvement of as little as 5% with respect to accidents other than crossing and trespassing accidents would generate annual benefits of \$3.124 million.

	No. of Accidents	Accident Cost	% Safety Improvement	Potential Benefit
Main Track Collisions	11	\$211,314	5%	\$10,566
Main Track Derailments	159	\$23,793,810	5%	\$1,189,691
Crossing Accidents	364	\$50,927,367	0%	\$0
Collisions in Yards/Sidings, etc.	115	\$4,295,547	5%	\$214,777
Derailments in Yards/Sidings, etc.	343	\$6,424,642	5%	\$321,232
Accidents Involving Track Units	16	\$3,293	5%	\$165
Employee/Passenger Accidents	6	\$3,615,087	5%	\$180,754
Trespasser Accidents	108	\$113,903,000	0%	\$0
Fire/Explosion	37	\$24,023,856	5%	\$1,201,193
Other	28	\$112,210	5%	\$5,611
Total	1,187	\$227,310,126		\$3,123,988

Avantages

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* devrait se traduire par une amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada pour un certain nombre de raisons :

- la sécurité bénéficiera du temps des gestionnaires, des ressources ministérielles, de la mesure et de la surveillance du rendement selon une base paritaire avec les objectifs financiers et de production;
- la façon dont les compagnies de chemin de fer aborderont la sécurité sera plus structurée et uniforme dans toute l'organisation;
- la culture de sécurité sera ainsi renforcée et sensibilisera davantage tous les paliers à la sécurité;
- les compagnies de chemin de fer seront tenues d'adopter des stratégies d'atténuation des risques dans des secteurs où il n'y a actuellement pas de prescriptions enchâssées dans une règle ou un règlement;
- les questions de sécurité seront réglées avant qu'une nouvelle compagnie de chemin de fer ne commence à exploiter des services;
- il s'ensuivra une plus grande uniformité et harmonisation dans toute l'industrie;
- TC sera en mesure de résoudre des questions de sécurité systémiques qui ont posé problème par le passé.

Comme nous venons de l'indiquer, les accidents ferroviaires font actuellement des morts, des blessés et des dégâts matériels évalués de façon prudente à 227,3 millions \$ par an. Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* devrait diminuer le nombre et la gravité des accidents et avoir une grande incidence sur les accidents en voie principale, les accidents dans les triages et sur les voies d'évitement, les accidents impliquant des employés/voyageurs, les incendies et les explosions. Par contre, il devrait avoir beaucoup moins d'incidence sur les accidents aux passages à niveau et les accidents dus à des cas d'intrusion. Comme le montre le tableau ci-dessous, une amélioration de la sécurité, ne serait-ce que de 5% en ce qui a trait aux accidents autres que les accidents aux passages à niveau et dus à des cas d'intrusion générerait des avantages annuels de 3,124 millions \$.

	Nombre d'accidents	Coût des accidents	% amélioration de la sécurité	Avantage potentiel
Collisions en voie principale	11	211 314 \$	5 %	10 566 \$
Déraillements en voie principale	159	23 793 810 \$	5 %	1 189 691 \$
Accidents aux passages à niveau	364	50 927 367 \$	0 %	0 \$
Collisions dans des gares de triage/voies d'évitement, etc.	115	4 295 547 \$	5 %	214 777 \$
Déraillements dans des gares de triage/voies d'évitement, etc.	343	6 424 642 \$	5 %	321 232 \$
Accidents impliquant des véhicules d'entretien sur rail	16	3 293 \$	5 %	165 \$
Accidents impliquant des employés/voyageurs	6	3 615 087 \$	5 %	180 754 \$
Accidents dus à des cas d'intrusion	108	113 903 000 \$	0 %	0 \$
Incendie/explosion	37	24 023 856 \$	5 %	1 201 193 \$
Autre	28	112 210 \$	5 %	5 611 \$
Total	1 187	227 310 126 \$		3 123 988 \$

In addition, there are expected to be a number of other benefits including:

- railways will be able to demonstrate due diligence and corporate responsibility with respect to safety to their employees, customers, the public and regulatory authorities;
- railways will be able to demonstrate accountability for safety responsibilities implied by the *Railway Safety Act*;
- Safety Management Systems will provide a vehicle for railways to integrate management of their other regulatory responsibilities (eg. related to provincial legislation, environmental legislation, health and safety legislation, etc.);
- the impact on the environment resulting from product release during railway accidents is expected to be reduced; and
- the Safety Management System regulation will provide a model that may be adopted by some provinces for railways under their jurisdiction resulting in additional safety benefits and increased uniformity and harmonization within the industry.

Costs

The costs of implementing and maintaining a Safety Management System were estimated by a stakeholder Working Group. Costs were divided into initial costs, annual costs, and periodic costs (less frequent than annual). Separate cost estimates were developed for the three “large” federally-regulated railways and the other thirty federally-regulated railways. The costs included in these estimates are incremental costs to the railways directly associated with the Regulation, as well as additional costs to Transport Canada for processing Safety Management System submissions and auditing railway Safety Management Systems. The costs of safety management processes and activities that are currently carried out by railways and current railway risk management strategies were not included.

Safety Management System implementation costs are estimated at \$326,100 for a large railway and \$35,200 for other railways. In addition, initial incremental Transport Canada costs (for processing initial submissions, developing an audit program, and training auditors) are estimated to be \$30,900 per large railway and \$3,300 per small railway. The ongoing annual cost is estimated to be \$277,550 for large railways and \$20,700 for other railways. Annual incremental Transport Canada costs are estimated to be \$15,900 per large railway and \$3,800 per other railway.

Total costs for all federally-regulated railways are shown in the table below. The initial implementation cost is estimated at \$2.226 million with average annual ongoing costs of \$1.615 million. The present value of the implementation cost and annual ongoing costs over a twenty-year period was estimated at \$15.978 million at a discount rate of 10%.

On peut par ailleurs s’attendre à un certain nombre d’autres avantages, parmi lesquels :

- les compagnies de chemin de fer pourront faire preuve de diligence raisonnable et de responsabilité en ce qui concerne la sécurité envers leurs employés, leurs clients, le public et les instances de réglementation;
- les compagnies de chemin de fer pourront assumer leurs responsabilités en matière de sécurité qui sont implicites dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*;
- les systèmes de gestion de la sécurité serviront de vecteur aux compagnies de chemin de fer pour intégrer la gestion de leurs autres responsabilités en matière de réglementation (p. ex. en ce qui a trait à la législation provinciale, à la législation sur l’environnement, à la législation sur la santé et la sécurité, etc.);
- l’incidence sur l’environnement des déversements de produits dans le cadre d’accidents ferroviaires devrait être minimisée;
- le règlement sur le système de gestion de la sécurité servira de modèle que pourront adopter certaines provinces au sujet des compagnies de chemin de fer qui relèvent de leurs compétences, ce qui se traduira par d’autres avantages et par une plus grande uniformité et harmonisation au sein de l’industrie.

Coûts

Les coûts de mise en oeuvre et de maintien d’un système de gestion de la sécurité ont été calculés par un groupe de travail formé d’intervenants. Les coûts ont été subdivisés entre les coûts initiaux, les coûts annuels et les coûts périodiques (qui sont moins fréquents que les coûts annuels). Des estimations distinctes ont été établies au sujet des trois « grandes » compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et des trente autres compagnies de compétence fédérale. Les coûts qui figurent dans ces estimations sont les coûts différentiels qui résultent directement pour les compagnies de chemin de fer du règlement, ainsi que les coûts supplémentaires qui résultent pour Transports Canada du traitement des présentations sur les systèmes de gestion de la sécurité et de la vérification des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. Les coûts des procédés et des activités de gestion de la sécurité que mènent actuellement les compagnies de chemin de fer de même que les stratégies de gestion des risques ferroviaires actuelles ne sont pas compris.

Les coûts de mise en oeuvre d’un système de gestion de la sécurité sont évalués à 326 100 \$ pour une grosse compagnie de chemin de fer et à 35 200 \$ pour les autres compagnies. En outre, les coûts différentiels initiaux de Transports Canada (pour le traitement des présentations initiales, la conception d’un programme de vérification et la formation des vérificateurs) sont évalués à 30 900 \$ pour une grosse compagnie et à 3 300 \$ pour une petite. Les coûts annuels permanents sont évalués à 277 550 \$ pour les grosses compagnies et à 20 700 \$ pour les autres. Les coûts différentiels annuels de Transports Canada sont évalués à 15 900 \$ pour les grosses compagnies et à 3 800 \$ pour les autres.

Les coûts totaux de toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont illustrés dans le tableau ci-après. Le coût de mise en oeuvre initial est évalué à 2,226 millions \$, moyennant des coûts annuels moyens de 1,615 million \$. La valeur actualisée des coûts de mise en oeuvre et des coûts permanents annuels sur 20 ans a été estimée à 15,978 millions \$, moyennant un taux d’actualisation de 10 %.

	Railway	TC per Railway	Total per Railway	No. of Railways	Total All Railways
Implementation Cost					
Large Railways	\$326,100	\$30,900	\$357,000	3	\$1,071,000
Other Railways	\$35,200	\$3,300	\$38,500	30	\$1,155,000
Total Implementation Cost					\$2,226,000
Annual Costs					
Large Railways	\$277,550	\$15,900	\$293,450	3	\$880,350
Other Railways	\$20,700	\$3,800	\$24,500	30	\$735,000
Total Annual Cost					\$1,615,350

Benefit-Cost Comparison

While the safety improvement that will result from the implementation of Safety Management Systems is unknown, it is expected to reduce the costs of railway accidents (except crossing and trespassing accidents) by at least 5% resulting in an annual benefit of at least \$3.124 million. The annual ongoing cost is estimated at \$1.615 million following an initial implementation cost of \$2.226 million. The Regulation is expected to result in a net benefit of at least \$1.5 million per year on an ongoing basis.

Consultation

Throughout the summer and fall of 1998, informal consultations were held with railway stakeholders and provincial rail safety regulators to discuss Safety Management Systems and the alternatives described above. In January 1999, a Working Group of railway, union, provincial and other stakeholder representatives was formed. The Working Group met on three occasions between February and April 1999 to discuss the nature of the proposed requirement and to develop an Implementation Guide to accompany the Regulation. In the summer of 1999, the Working Group was re-constituted under the auspices of the recently established Railway Safety Consultative Committee and additional members were added. The re-constituted Working Group met in September and November 1999 to discuss the draft Regulation and estimate its costs and benefits.

The railways represented on the Working Group are supportive of the Regulation and believe that it will improve safety in the industry. Railway unions represented on the Working Group are also supportive of the Regulation, although they would prefer a more prescriptive approach. Employee representatives look forward to participating in the development of a railway's Safety Management System and are committed to making them work.

The proposed *Railway Safety Management Systems Regulations* were published in the *Canada Gazette*, Part I in February, 2000, for a 90-day consultation period. This was supplemented by a direct mailing to members of the Railway Safety Consultative Committee notifying stakeholders of the Part I publication. Sessions were held with various stakeholder groups throughout the same period to enhance awareness of the Regulations and the *Canada Gazette* process.

	Compagnies de chemin de fer	TC par compagnie	Total par compagnie	Nombre de compagnies	Ensemble de toutes les compagnies
Coût de mise en oeuvre					
Grosses compagnies	326 100 \$	30 900 \$	357 000 \$	3	1 071 000 \$
Autres compagnies	35 200 \$	3 300 \$	38 500 \$	30	1 155 000 \$
Coût total de mise en oeuvre					2 226 000 \$
Coûts annuels					
Grosses compagnies	277 550 \$	15 900 \$	293 450 \$	3	880 350 \$
Autres compagnies	20 700 \$	3 800 \$	24 500 \$	30	735 000 \$
Coût total annuel					1 615 350 \$

Comparaison des avantages-coûts

Même si l'amélioration de la sécurité qui résultera de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité n'est pas connue, on prévoit une réduction des coûts des accidents ferroviaires (sauf les accidents aux passages à niveau et les accidents liés à des cas d'intrusion) d'au moins 5 %, ce qui se traduira par un avantage annuel d'au moins 3,124 millions \$. Le coût permanent annuel est évalué à 1,615 million \$ après un coût de mise en oeuvre initial de 2,226 millions \$. C'est ainsi que le règlement devrait se solder par un avantage annuel d'au moins 1,5 million \$ par an à titre permanent.

Consultations

Tout au long de l'été et de l'automne 1998, des consultations officielles ont eu lieu avec les intervenants du secteur ferroviaire et les organes de réglementation provinciaux de la sécurité ferroviaire afin de discuter des systèmes de gestion de la sécurité et des options décrites ci-dessus. En janvier 1999, on a créé un groupe de travail formé de représentants des compagnies de chemin de fer, des syndicats, des provinces et d'autres intervenants. Le groupe de travail s'est réuni à trois reprises entre février et avril 1999 pour discuter de la nature de la prescription proposée et concevoir un guide de mise en oeuvre qui accompagnera le règlement. Au cours de l'été 1999, le groupe de travail a été à nouveau constitué sous l'égide du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire de création récente, et d'autres membres sont venus s'y ajouter. Le groupe de travail reconstitué s'est réuni aux mois de septembre et novembre 1999 pour discuter du projet de règlement et évaluer ses coûts et avantages.

Les compagnies de chemin de fer représentées au groupe de travail appuient fermement le règlement et pensent qu'il améliorera la sécurité dans le secteur. Les syndicats de cheminots représentés au groupe de travail appuient eux aussi le règlement, même s'ils préféreraient une approche plus prescriptive. Les représentants des employés se réjouissent à la perspective de participer à la conception d'un système de gestion de la sécurité ferroviaire et ils ont pris l'engagement d'assurer son succès.

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* a paru dans la *Gazette du Canada* Partie I en février 2000 pour offrir une période de consultation de 90 jours. Cette publication a été complétée par l'envoi d'une lettre aux membres du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire pour que les intéressés soient au courant. Au cours de la même période, des séances ont été tenues à l'intention des divers groupes intéressés pour leur faire mieux connaître le règlement et le processus de publication des règlements dans la *Gazette du Canada*.

Two comments were received during the formal consultations. One comment was fully supportive of the Regulations and the Regulation development process. The other comment questioned the ability of the rail industry to become self-regulated. Transport Canada does not see industry becoming self-regulated through the adoption of this Regulation — indeed, this requirement does not replace any existing rail safety regulations, rules or standards. TC has addressed this issue directly with the stakeholder.

No adjustments were made to the Regulations as a result of the formal *Canada Gazette*, Part I consultations.

Following further internal review, departmental personnel recommended:

- delaying the effective date of the Regulations by three months (from December 31, 2000 to March 31, 2001). This will permit sufficient time for industry to fully comply with the Regulations and for the department to be prepared to effectively monitor compliance;
- adjusting the annual submission date in the Regulations by two weeks (from February 15 to March 1). This adjusted date coincides with the timing of similar information submission requirements of the *Canada Labour Code*.

During informal consultations, there was continued widespread support for the Regulations.

Compliance and Enforcement

An Implementation Guide to accompany the Regulation is being drafted. The Guide describes Transport Canada's expectations for Safety Management Systems and provides practical implementation advice and suggestions as well as specific examples of methods and approaches that have been adopted by various rail-ways.

Compliance with the Regulation will be assessed through Transport Canada submission reviews and audits:

- Submission Review – to confirm that a railway has met the submission requirements of the Regulation;
- Audits comprised of:
 - (1) Pre-audit – a desk audit to confirm that a railway's documented Safety Management System meets the requirements of the Regulation; and
 - (2) Verification Audit – to confirm that a railway is operating in accordance with the systems and procedures contained in its Safety Management System and that these systems and procedures are effective.

It is anticipated that audits will normally be conducted on each federally-regulated railway every three years. Audit results will be discussed with the railway who will then be requested to develop a corrective action plan to address identified deficiencies. The implementation of this plan will be monitored by Transport Canada. If necessary, subsection 32(3.1) of the *Railway Safety Act* authorizes the Minister of Transport to order a railway company to take corrective measures if he/she is of the opinion that the Safety Management System established by the railway has deficiencies that risk compromising railway safety.

Le ministère a reçu deux observations pendant les consultations officielles. La première était tout à fait favorable au règlement et au processus de réglementation, et la seconde mettait en doute l'aptitude de l'industrie ferroviaire à s'autoréglementer. Transports Canada ne considère pas que l'adoption de ce règlement amène une autoréglementation de cette industrie; en fait, ce règlement ne remplace pas les règlements, règles et normes actuels de sécurité ferroviaire. TC a traité directement de cette question avec l'intervenant.

Aucune modification n'a été apportée au règlement par suite des consultations officielles découlant de la publication de ce dernier dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Après un autre examen interne, le personnel du ministère a recommandé :

- de différer l'entrée en vigueur du règlement de trois mois en la reportant du 31 décembre 2000 au 31 mars 2001. Ce report laissera à l'industrie le temps de se conformer entièrement au règlement et au ministère celui de se préparer à bien vérifier le respect de ce règlement;
- de différer la date réglementaire des présentations annuelles de deux semaines en la reportant du 15 février au 1^{er} mars. Cette dernière date coïncide avec celle de la présentation de renseignements semblables prévue par le *Code canadien du travail*.

Lors des consultations officielles, on n'a cessé d'appuyer largement le règlement.

Respect et exécution

On travaille à la conception d'un guide de mise en oeuvre qui accompagnera le règlement. Ce guide décrit des attentes de Transports Canada à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité et il fournit des conseils et des suggestions pratiques ainsi que des exemples précis de méthodes et d'approches adoptées par diverses compagnies de chemin de fer.

La conformité au règlement sera évaluée par le biais des examens et des vérifications de Transports Canada :

- examen des présentations : pour confirmer qu'une compagnie de chemin de fer a respecté les prescriptions du règlement;
- vérifications qui se composent :
 - (1) d'une prévérification – vérification sur place qui confirme que le système de gestion de la sécurité d'une compagnie de chemin de fer respecte les prescriptions du règlement;
 - (2) vérification – pour confirmer qu'une compagnie de chemin de fer est exploitée conformément aux systèmes et aux procédures figurant dans son système de gestion de la sécurité et que ces systèmes et procédures sont efficaces.

Il est prévu que des vérifications auront lieu à propos de chaque compagnie de chemin de fer de compétence fédérale tous les trois ans. Les résultats des vérifications seront analysés avec la compagnie de chemin de fer, qui sera ensuite invitée à élaborer un plan d'action pour remédier aux carences décelées. La mise en oeuvre de ce plan sera surveillée par Transports Canada. Au besoin, le paragraphe 32(3.1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* autorise le ministre des Transports à ordonner à une compagnie de chemin de fer de prendre des mesures correctives s'il est d'avis que le système de gestion de la sécurité établi par la compagnie est entaché de lacunes qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire.

Contact

Mr. David Iezzi
Project Manager
Safety Management Systems
Rail Safety
Transport Canada
10th Floor
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 991-6777

Personne-ressource

M. David Iezzi
Gestionnaire de projets
Systèmes de gestion de la sécurité
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
10^e étage
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 991-6777

Registration
SOR/2001-38 9 January, 2001

CANADA SHIPPING ACT

Regulations Amending the Boating Restriction Regulations

P.C. 2001-26 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsection 562(3) of the *Canada Shipping Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Boating Restriction Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE BOATING RESTRICTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “peace officer” in section 2 of the *Boating Restriction Regulations*¹ is repealed.

(2) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“enforcement officer” means

- (a) a member of the Royal Canadian Mounted Police,
- (b) a member of any harbour or river police force,
- (c) a member of any provincial, county or municipal police force, or
- (d) a person appointed by the Minister pursuant to section 11; (*agent d'exécution*)

2. Section 2.2² of the Regulations is renumbered as subsection 2.2(1) and is amended by adding the following:

(2) Subject to sections 2.4 and 2.5, no person who is under 12 years of age shall operate a pleasure craft that is propelled by a motor that has an engine power greater than 7.5 kW.

3. Subsection 2.5(2)² of the Regulations is replaced by the following:

(2) No person who is under 16 years of age shall operate a personal watercraft.

4. Part III of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after item 40:

Column I	Column II	Column III
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description	General Location (where necessary)
41.	That part of Kalamalka Lake known as Tamarack Park Beach at the foot of Tamarack Drive, buoyed and signed	Coldstream
		Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
		50°13' 119°16'

Enregistrement
DORS/2001-38 9 janvier 2001

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

C.P. 2001-26 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans et en vertu du paragraphe 562(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « agent de la paix », à l'article 2 du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*¹, est abrogée.

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

« agent d'exécution » Selon le cas :

- a) membre de la Gendarmerie royale du Canada;
- b) membre de toute police de port ou de rivière;
- c) membre de toute police provinciale, de comté ou municipale;
- d) personne nommée par le Ministre en vertu de l'article 11. (*enforcement officer*)

2. L'article 2.2² du même règlement devient le paragraphe 2.2(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Sous réserve des articles 2.4 et 2.5, il est interdit à toute personne âgée de moins de 12 ans de conduire une embarcation de plaisance propulsée par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 7,5 kW.

3. Le paragraphe 2.5(2)² du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Il est interdit à toute personne âgée de moins de 16 ans de conduire une motomarine.

¹ C.R.C., c. 1407

² SOR/99-52

¹ C.R.C., ch. 1407

² DORS/99-52

4. La partie III de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 40, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Lieu approximatif (si nécessaire)	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
41. La partie du lac Kalamalka connue sous le nom de Tamarack Park Beach au bout du chemin Tamarack, indiquée par des bouées et des panneaux	Coldstream	50°13' 119°16'

5. Part V of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after item 4:

Column I	Column II	Column III
Item Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Local name	Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
5. Douglas Lake	Creighton	54°44' 101°55'

5. La partie V de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
5. Lac Douglas	Creighton	54°44' 101°55'

6. Item 15 of Part II of Schedule II to the Regulations is repealed.

6. L'article 15 de la partie II de l'annexe II du même règlement est abrogé.

7. Item 5³ of Part V of Schedule II to the Regulations is repealed.

7. L'article 5³ de la partie V de l'annexe II du même règlement est abrogé.

8. Part I of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 153:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Local Name	General Location	Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
154. Hart Lake	Hart Lake	East of Crooked River, Cariboo District	54°28.02' 122°39.00'

8. La partie I de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 153, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Nom local	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
154. Lac Hart	Lac Hart	À l'est de la rivière Crooked, district de Cariboo	54°28,02' 122°39,00'

9. Part V of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 220:

Column I	Column II	Column III
Item Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Local name	Location reference (Répertoire toponymique du Québec reference system)
221. Lac Bell	Lac Bell	45°38'56" 75°58'08"
222. Lac Fraser	Lac Fraser	45°39'01" 75°58'30"

9. La partie V de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 220, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
221. Lac Bell	Lac Bell	45°38'56" 75°58'08"
222. Lac Fraser	Lac Fraser	45°39'01" 75°58'30"

³ SOR/90-450

3 DORS/90-450

10. Part VI of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after item 9:

Column I	Column II	Column III
Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Local name	Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
10. Willows Dam	Willows Dam	49°37' 105°59'
11. Melville Dam	Melville Reservoir (Crescent Creek Reservoir)	50°55' 102°48'

10. La partie VI de l'annexe III du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
10. Barrage Willows	Barrage Willows	49°37' 105°59'
11. Barrage Melville	Réservoir Melville (Réservoir Crescent Creek)	50°55' 102°48'

11. The portion of item 4 of Part IV of Schedule IV to the Regulations in column III³ is replaced by the following:

Column III
Location Reference (Gazetteer of Canada reference system)
4. 49°44'27" 97°07'35" to 49°57'41" 97°04'15"

11. La colonne III³ de l'article 4 de la partie IV de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne III
Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
4. 49°44'27" 97°07'35" à 49°57'41" 97°04'15"

12. Part I of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Name given by the Gazetteer of Canada, or description	General Location (where necessary)	Location reference (Gazetteer of Canada reference system)	Maximum speed in km/h over the ground
25. Cultus Lake, entrance to Main Beach, north of a line drawn from point A, at coordinates 49°04'10" 121°58'43.6" to point B, at coordinates 49°04'19.0" 121°59'0.5", buoyed and signed		49°04' 121°59'	5

12. La partie I de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Lieu approximatif (si nécessaire)	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)	Vitesse-sol maximale (km/h)
25. Lac Cultus, entrée à la plage Main, au nord d'une ligne qui s'étend du point A, aux coordonnées 49°04'10" 121°58'43,6", jusqu'au point B, aux coordonnées 49°04'19,0" 121°59'0,5", indiquée par des bouées et des panneaux		49°04' 121°59'	5

13. The portion of item 9.3 of Part II of Schedule IV.1 to the Regulations in column I⁴ is replaced by the following:

Column I
Name given by the Gazetteer of Canada, or description
9.3 That part of Port Dalhousie Harbour, from the outer lighthouse south to a line drawn from the "all vessels prohibited" sign located 24 m north of the Heywood Generating Station on the west side of the harbour to the "all vessels prohibited" sign located on the east side of the harbour 70 m north of the control structure dam

13. La colonne I⁴ de l'article 9.3 de la partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I
Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description
9.3 La partie du havre de Port Dalhousie, à partir du phare extérieur vers le sud jusqu'à une ligne tracée à partir du panneau « interdit à tous les bateaux » se trouvant à 24 m au nord de la centrale électrique de Heywood du côté ouest du havre, jusqu'au panneau « interdit à tous les bateaux » se trouvant du côté est du havre, à 70 m au nord du barrage servant d'ouvrage de régulation des eaux

⁴ SOR/99-327⁴ DORS/99-327

14. Part II of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 9.3:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Specific Location	Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
9.4	That part of the Ausable River from the mouth of the river at Lake Huron, through Port Franks, to a point 250 m east of the Port Franks Conservation Area boat launch	43°14'03" 81°54'17" to 43°14'00" 81°53'10"	43°14' 81°54' 10

14. La partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 9.3, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Lieu précis	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
9.4	La partie de la rivière Ausable qui s'étend de l'embouchure de la rivière au lac Huron, traversant Port Franks, jusqu'à un point situé à 250 m à l'est de la rampe de mise à l'eau de la zone de conservation de Port Franks	43°14'03" 81°54'17" à 43°14'00" 81°53'10"	43°14' 81°54' 10

15. Part II of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 12.2:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Name given by the Gazetteer of Canada, or description	Specific Location	Location reference (Gazetteer of Canada reference system)
12.3	Moot Lake, in the Township of Lake of Bays, County of Muskoka		45°09' 79°10' 10

15. La partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 12.2, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description	Lieu précis	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire géographique du Canada)
12.3	Le lac Moot, dans le canton de Lake of Bays, comté de Muskoka		45°09' 79°10' 10

16. The portion of items 15.2 and 15.3 of Part II of Schedule IV.1 to the French version of the Regulations in column I⁴ is replaced by the following:

Colonne I	Colonne II
Article	Nom indiqué par le Répertoire géographique du Canada, ou description
15.2	La partie de la rivière Severn connue localement sous le nom de bras est de la rivière Severn (et également connue sous le nom de rivière Green), à partir du pont ferroviaire du Canadien National le plus au sud, près du lac Couchiching, en aval jusqu'au confluent avec le débit principal de la rivière Severn qui constitue la limite municipale, cette partie étant située dans le territoire de la Corporation de la municipalité de Ramara aux coordonnées indiquées à la colonne II
15.3	La partie de la rivière Black depuis le pont du chemin Switch en aval jusqu'au confluent avec la rivière Severn, cette partie étant située dans le territoire de la Corporation de la municipalité de Ramara aux coordonnées indiquées à la colonne II

16. La colonne I⁴ des articles 15.2 et 15.3 de la partie II de l'annexe IV.1 de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada, ou description
15.2	La partie de la rivière Severn connue localement sous le nom de bras est de la rivière Severn (et également connue sous le nom de rivière Green), qui s'étend du pont ferroviaire du Canadien National le plus au sud, près du lac Couchiching, en aval jusqu'au confluent avec le débit principal de la rivière Severn qui constitue la limite municipale, cette partie étant située dans le territoire de la Corporation de la municipalité de Ramara aux coordonnées indiquées à la colonne II
15.3	La partie de la rivière Black qui s'étend du pont du chemin Switch en aval jusqu'au confluent avec la rivière Severn, cette partie étant située dans le territoire de la Corporation de la municipalité de Ramara aux coordonnées indiquées à la colonne II

17. The portion of item 15.4 of Part II of Schedule IV.1 to the Regulations in column II⁴ is replaced by the following:

Column II
Item
15.4
44°34'53" 79°18'46" to 44°35'25" 79°18'06"

17. La colonne II⁴ de l'article 15.4 de la partie II de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne II
Article
15.4
44°34'53" 79°18'46" à 44°35'25" 79°18'06"

18. (1) The portion of item 220 of Part III of Schedule IV.1 to the Regulations in column III⁴ is replaced by the following:

Column III	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
220.	45°49' 71°21'

(2) The portion of paragraph 220(h) of Part III of Schedule IV.1 to the English version of the Regulations in column I⁴ is replaced by the following:

Column III	
Item	Location reference (Répertoire toponymique du Québec reference system)
220.	(h) inside the marina basin area between latitudes 45°53'25" and 45°53'55", and from the bridge at Highway 112 to the rivière Saint-François rapids at latitude 45°54'15";

19. (1) The portion of paragraph 223(b) of Part III of Schedule IV.1 to the English version of the Regulations in column I⁴ before subparagraph (i) is replaced by the following:

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
223.	(b) the portion of the river between the eastern tip of île de Montréal at the confluence of the St. Lawrence River and Rivière-des-Prairies at a point at coordinates 45°42'12" 73°28'33" and the Highway 40 bridge at a point at coordinates 45°41'58" 73°30'31" (see Note 2)

(2) The portion of paragraph 223(d) of Part III of Schedule IV.1 to the Regulations in column I⁴ is replaced by the following:

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
223.	(d) within 50 m from the shore of île Bizard between a point at coordinates 45°31'14" 73°52'51" and a point at coordinates 45°28'30" 73°56'34";

20. The portion of item 224 of Part III of Schedule IV.1 to the English version of the Regulations in column I⁴ before paragraph (a) is replaced by the following:

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
224.	The St. Lawrence River

18. (1) La colonne III⁴ de l'article 220 de la partie III de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
220.	45°49' 71°21'

(2) La colonne I⁴ de l'alinéa 220(h) de la partie III de l'annexe IV.1 de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
220.	(h) inside the marina basin area between latitudes 45°53'25" and 45°53'55", and from the bridge at Highway 112 to the rivière Saint-François rapids at latitude 45°54'15";

19. (1) Le passage de la colonne I⁴ de l'alinéa 223(b) de la partie III de l'annexe IV.1 de la version anglaise du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
223.	(b) the portion of the river between the eastern tip of île de Montréal at the confluence of the St. Lawrence River and Rivière-des-Prairies at a point at coordinates 45°42'12" 73°28'33" and the Highway 40 bridge at a point at coordinates 45°41'58" 73°30'31" (see Note 2)

(2) La colonne I⁴ de l'alinéa 223(d) de la partie III de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description
223.	d) à l'intérieur d'une ceinture de 50 m de la berge de l'île Bizard entre le point situé par 45°31'14" 73°52'51" et le point situé par 45°28'30" 73°56'34";

20. Le passage de la colonne I⁴ de l'article 224 de la partie III de l'annexe IV.1 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Column I	
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description
224.	The St. Lawrence River

21. Item 226⁴ of Part III of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Local Name	Location reference (Répertoire toponymique du Québec reference system)
226.	(b) within 50 m from the shore of Montreal Island between a point at coordinates 45°24'12" 73°57'23" and a point at coordinates 45°28'17" 73°56'20"; and		Maximum speed in km/h over the ground
	(c) outside the areas referred to in paragraphs (a) and (b), between 21:00 and 07:00		10
			25

21. L'alinéa 226b)⁴ de la partie III de l'annexe IV.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
226.	b) à l'intérieur d'une ceinture de 50 m de la berge de l'île de Montréal, entre le point situé par 45°24'12" 73°57'23" et le point situé par 45°28'17" 73°56'20";		Vitesse-sol maximale en km/h
	c) à l'extérieur des ceintures visées aux alinéas a) et b), entre 21 h et 7 h		10
			25

22. Part III of Schedule IV.1 to the Regulations is amended by adding the following after item 226:

Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Local Name	Location reference (Répertoire toponymique du Québec reference system)
227.	Lac Beauregard	Lac Beauregard	46°09' 73°59'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
228.	Lac Catherine	Lac Catherine	46°09' 74°00'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
229.	Lac des Cèdres	Lac des Cèdres	46°07' 74°03'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
230.	Lac Délia	Lac Délia	46°09' 73°59'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
231.	Lac Doux	Lac Doux	46°10' 73°59'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
232.	Lac Drummond	Lac Drummond	46°07' 73°59'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		
233.	Lac Exérine	Lac Exérine	46°08' 73°59'
	(a) within 30 m of shore, and		10
	(b) at 30 m or more from shore		25
	(i) between 21:00 and 07:00, and		70
	(ii) between 07:00 and 21:00		

Item	Column I Name given by the Répertoire toponymique du Québec, or description	Column II Local Name	Column III Location reference (Répertoire toponymique du Québec reference system)	Column IV Maximum speed in km/h over the ground
234.	Lac à Foin (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac à Foin	46°07' 74°04'	10 25 70
235.	Lac Fouché (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Fouché	46°07' 74°03'	10 25 70
236.	Lac à Gaby (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac à Gaby	46°07' 74°03'	10 25 70
237.	Lac Héroux (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Héroux	46°10' 73°59'	10 25 70
238.	Lac Kenny (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Kenny	46°09' 73°59'	10 25 70
239.	Lac LaFontaine (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac LaFontaine	46°07' 73°59'	10 25 70
240.	Lac à May (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac à May	46°09' 74°02'	10 25 70
241.	Lac Onésime (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Onésime	46°10' 73°58'	10 25 70
242.	Lac Racette (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Racette	46°07' 73°58'	10 25 70
243.	Lac Ritchie (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac Ritchie	46°08'42" 73°59'30"	10 25 70
244.	Lac des Îles (a) within 30 m of shore, and (b) at 30 m or more from shore (i) between 21:00 and 07:00, and (ii) between 07:00 and 21:00	Lac des Îles	46°06' 74°02'	10 25 70

22. La partie III de l'annexe IV.1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 226, de ce qui suit :

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)	Colonne IV Vitesse-sol maximale en km/h
227.	Lac Beauregard : (a) à moins de 30 m de la berge; (b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Beauregard	46°09' 73°59'	10 25 70

Article	Colonne I Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec, ou description	Colonne II Nom local	Colonne III Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)	Colonne IV Vitesse-sol maximale en km/h
228.	Lac Catherine : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Catherine	46°09' 74°00'	10 25 70
229.	Lac des Cèdres : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac des Cèdres	46°07' 74°03'	10 25 70
230.	Lac Délia : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Délia	46°09' 73°59'	10 25 70
231.	Lac Doux : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Doux	46°10' 73°59'	10 25 70
232.	Lac Drummond : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Drummond	46°07' 73°59'	10 25 70
233.	Lac Exérine : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Exérine	46°08' 73°59'	10 25 70
234.	Lac à Foin : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac à Foin	46°07' 74°04'	10 25 70
235.	Lac Fouché : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Fouché	46°07' 74°03'	10 25 70
236.	Lac à Gaby : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac à Gaby	46°07' 74°03'	10 25 70
237.	Lac Héroux : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Héroux	46°10' 73°59'	10 25 70
238.	Lac Kenny : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Kenny	46°09' 73°59'	10 25 70
239.	Lac LaFontaine : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac LaFontaine	46°07' 73°59'	10 25 70
240.	Lac à May : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac à May	46°09' 74°02'	10 25 70

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Nom local	Coordonnées géographiques (Système de référence du Répertoire toponymique du Québec)	Vitesse-sol maximale en km/h
241. Lac Onésime : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Onésime	46°10' 73°58'	10 25 70
242. Lac Racette : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Racette	46°07' 73°58'	10 25 70
243. Lac Ritchie : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac Ritchie	46°08'42" 73°59'30"	10 25 70
244. Lac des Îles : a) à moins de 30 m de la berge; b) à 30 m ou plus de la berge : (i) entre 21 h et 7 h, (ii) entre 7 h et 21 h	Lac des Îles	46°06' 74°02'	10 25 70

23. The Regulations are amended by replacing the expressions “peace officer” and “peace officers” with the expressions “enforcement officer” and “enforcement officers”, respectively, wherever they occur in the following provisions:

- (a) paragraph 6(7)(a);
- (b) section 11 and the heading before it;
- (c) the heading before section 12 and sections 12 and 13;
- (d) paragraph 14(b); and
- (e) section 15.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Boating Restriction Regulations*, made under the *Canada Shipping Act*, provide for the establishment of restrictions to navigation in Canadian waters to promote public safety, protect property near shore and ensure safe navigation. Increased watercraft activity and the technical evolution of watercraft raise concerns about safety and result in requests for new restrictions on an annual basis. The restrictions under the Regulations can prohibit boats from entering specified areas, restrict the mode of propulsion used, specify limits on engine power and speed, and limit water-skiing activities and regattas to specified locations and times.

Each year, individual property owners, associations or committees of cottage or property owners and/or municipalities submit requests for new restrictions to their Designated Provincial

23. Dans les passages suivants du même règlement, « agent de la paix » et « agents de la paix » sont respectivement remplacés par « agent d'exécution » et « agents d'exécution » :

- a) l'alinéa 6(7)a);
- b) l'article 11 et l'intertitre le précédant;
- c) l'intertitre précédant l'article 12 et les articles 12 et 13;
- d) l'alinéa 14b);
- e) l'article 15.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes en vue de promouvoir la sécurité du public, de protéger les propriétés riveraines et en vue d'assurer la sécurité nautique. L'accroissement des activités nautiques et les améliorations techniques apportées aux embarcations soulèvent des préoccupations en matière de sécurité et donnent lieu tous les ans à des requêtes visant l'établissement de nouvelles restrictions. Les restrictions établies en vertu du règlement précité peuvent interdire aux embarcations l'accès à certains secteurs, peuvent restreindre le mode de propulsion utilisé, imposer des limites quant à la puissance des moteurs utilisés ou quant à la vitesse des embarcations, et limiter les activités de ski nautique et les régates à certains lieux précis et à des moments déterminés.

Chaque année, des particuliers qui possèdent des propriétés riveraines, des associations ou des comités de propriétaires de chalets ou de propriétés riveraines et des municipalités présentent des

Authority (DPA), as defined in the Regulations. The DPA of each province, after review and consultation, then submits the requested restrictions to the Department of Fisheries and Oceans (DFO) for inclusion in the Regulations. DFO provides technical advice to provinces, reviews provincial submissions for technical accuracy, audits submissions for compliance with Federal Regulatory Policy and compiles all provincial submissions into one national package of annual amendments.

Speed limit restrictions and boating prohibitions

The current initiative will add 22 area specific speed limits as requested by municipalities in Ontario, Quebec and British Columbia. These speed limit restrictions are intended to ensure the safety of people engaged in water activities near shore as well as ensuring boater safety. In addition, in four small, shallow bodies of water in Saskatchewan and Quebec, prohibitions on the use of all boats or the use of non-electric boats have been requested in order to prevent the escape of gasoline into the water and thereby protect the quality of drinking water in those areas.

Vessel operation restrictions for persons under 12

In January 1999, provisions were established that restrict the use of certain vessels by people under 12 in order to ensure their safety. The Regulations prohibit adults from allowing a person under 12 to operate a personal watercraft or, without adult supervision, a pleasure craft that has an engine power greater than 7.5 kilowatts.

However, while the Regulations prohibit an adult from allowing a person under 12 to operate these pleasure craft, they do not specifically state that a person under 12 is not permitted to operate these pleasure craft. Enforcement agencies have raised concerns that the original intent of these Regulations – that a person under 12 is not to operate these types of pleasure crafts – is unclear.

In order to ensure the intent of the Regulations is clear, the Regulations are being amended by adding a provision that prohibits a person under 12, without adult supervision, from operating a pleasure craft that has an engine power greater than 7.5 kilowatts. The provision that prohibits a person between 12 and 16 from operating personal watercraft is being amended to apply to a person under 16, thereby including a person under 12.

These amendments clarify the original intent of the power restriction provisions established in January 1999. They will also help further ensure the safety of young people by enabling enforcement officers to stop persons suspected of being under 12 when they are found operating these types of vessels without adult supervision.

demandes d'autorisation de nouvelles restrictions à leur autorité provinciale désignée (APD). L'APD de chaque province, après examen et consultation, soumet ensuite les restrictions demandées au ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour inclusion dans le règlement. Le MPO fournit des conseils techniques aux provinces, passe en revue les demandes des provinces afin de vérifier leur exactitude du point de vue technique. En outre, le MPO vérifie les demandes afin de déterminer si elles se conforment à la Politique de réglementation du gouvernement fédéral et compile toutes les demandes des provinces en un seul dossier national de modifications annuelles.

Restrictions à la limite de vitesse et interdictions relatives à la conduite des bateaux

La présente initiative permettra d'ajouter des limites de vitesse qui s'appliqueront à 22 secteurs spécifiques en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique. Ces restrictions au chapitre de la limite de vitesse visent à assurer la sécurité des personnes qui pratiquent des activités aquatiques près de la rive et à assurer la sécurité des plaisanciers. En outre dans quatre petits cours d'eau peu profonds en Saskatchewan et au Québec, on a demandé que la navigation soit interdite ou que les embarcations motorisées non propulsées par un moteur électrique soient interdites, afin de protéger la qualité de l'eau potable de certaines municipalités.

Restrictions à la conduite de bateaux par des personnes de moins de 12 ans

En janvier 1999, des dispositions ont été prises interdisant aux personnes de moins de 12 ans de conduire certains types d'embarcations, ceci afin d'assurer leur sécurité. À l'heure actuelle, la réglementation interdit à un adulte de permettre à une personne de moins de 12 ans de conduire une motomarine ou, sans surveillance, une embarcation propulsée par un moteur de plus de 7,5 kilowatts.

Cependant, même si la réglementation actuelle interdit à tout adulte de permettre à une personne de moins de 12 ans de conduire l'une des deux catégories d'embarcations précitées, elle n'indique pas précisément que les personnes âgées de moins de 12 ans ne sont pas autorisées à conduire ces embarcations. Les organismes chargés de l'application de la loi ont soulevé le fait que le sens original de la réglementation, c'est-à-dire que les personnes âgées de moins de 12 ans ne doivent pas conduire les catégories d'embarcations précitées, n'est pas clair.

Pour clarifier l'esprit de la loi, le règlement sera modifié de façon à interdire à une personne âgée de moins de 12 ans de conduire une motomarine ou de conduire une embarcation dotée d'un moteur de plus de 7,5 kilowatts sans être sous la surveillance d'un adulte. La disposition interdisant à une personne entre 12 et 16 ans de conduire une motomarine est modifiée pour s'appliquer à une personne de moins de 16 ans, incluant ainsi une personne de moins de 12 ans.

Ces dispositions clarifieront l'esprit original des provisions touchant les restrictions à la puissance des moteurs des embarcations, apportées en janvier 1999. En outre, elles accroîtront la sécurité des jeunes gens du fait que les agents chargés de l'application de la législation seront en mesure d'arrêter les personnes qu'ils soupçonnent d'avoir moins de 12 ans et qui conduisent des embarcations des catégories précitées sans être sous la surveillance d'un adulte.

Administrative changes

In addition to the above, this submission includes an administrative amendment which will change the term “peace officer” to “enforcement officer” throughout the Regulations. This is being done to make these Regulations consistent with other regulations under the *Canada Shipping Act*.

As well, a number of corrections will be made which were brought to DFO’s attention by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. These involve the correction of five discrepancies between the English and French versions of the Regulations.

Alternatives

The only alternative is the status quo which is unacceptable as it will not improve public safety, protect shoreline property or promote safe navigation in Canadian waters.

Benefits and Costs

These amendments will protect boaters and people involved in shoreline activities by lowering speed limits in some areas and by prohibiting certain types of boating in other areas.

The safety of young people will also be improved by prohibiting them from operating certain types of vessels.

While these amendments will limit boaters’ freedom to operate in certain bodies of water, the benefits of improved safety for swimmers and young people outweigh the costs.

The minor administrative costs related to these amendments are incurred in posting signs once restrictions are in place. These costs are borne by the municipalities or organizations requesting the amendments.

Consultation

These restrictions are being requested by local authorities (generally municipalities). Under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, the latter have the responsibility of ensuring that full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction.

The public consultation process used in developing these amendments included advertisement in local newspapers and leaflet distribution in the areas concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This was followed by town hall type meetings and in certain circumstances direct written correspondence to specific stakeholders. Individual property owners, associations or committees of cottage or property owners and/or municipalities affected by the proposed Regulations were consulted and encouraged to provide comments.

A detailed guide, produced by the Coast Guard, on the process for establishing new boating restrictions is widely available from Designated Provincial Authorities, Canadian Coast Guard Offices of Boating Safety across the country, the Boating Safety Web site and through the Boating Safety 1-800 Infoline.

Changements administratifs

Outre ce qui précède, la présente demande prévoit une modification d’ordre administratif en vertu de laquelle les termes « agent de la paix » seront remplacés par les termes « agent d’application de la loi » dans tout le règlement. De cette façon, le règlement sera conforme aux autres règlements découlant de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Les modifications permettront également de corriger cinq erreurs d’incompatibilité entre les versions anglaise et française du règlement, erreurs signalées au MPO par le comité mixte permanent sur l’examen de la réglementation.

Solutions envisagées

La seule solution de rechange serait le maintien du statu quo qui est une solution inacceptable car elle ne permettrait pas d’améliorer la sécurité du public ou de promouvoir de bonnes pratiques de sécurité nautique.

Avantages et coûts

Ces modifications protégeront les personnes qui effectuent des activités riveraines de même que les plaisanciers en abaissant les limites de vitesse dans certains secteurs et en interdisant la navigation à certains types d’embarcations dans d’autres secteurs.

La sécurité des jeunes gens s’en trouvera accrue du fait qu’ou leur interdira de conduire certains types d’embarcations.

Les présentes modifications n’entraîneront que des déboursés administratifs mineurs qui s’appliqueront aux panneaux d’affichage une fois que les restrictions seront en vigueur. Ces coûts seront assumés par les municipalités ou les organisations qui demandent les modifications.

Consultations

Ces restrictions sont établies à la demande spécifique des administrations locales (généralement des municipalités). En vertu des dispositions d’un protocole d’entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, ces dernières doivent s’assurer que les intervenants locaux ont été pleinement consultés relativement à chaque restriction proposée.

Le mécanisme de consultation publique, utilisé en développant ces modifications, comportait une annonce dans un journal local et la distribution de dépliants dans les secteurs visés pendant la période estivale, période durant laquelle les intervenants se trouvent dans le secteur concerné. Par la suite des assemblées de discussion ouverte ont été tenues et dans certaines circonstances des documents écrits ont été transmis par courrier à certains intervenants. Les particuliers détenant des propriétés riveraines, des associations ou des comités de propriétaires riverains ou de propriétaires de chalets touchés par le projet de réglementation ont été consultés ou invités à formuler leurs observations.

Il est possible de se procurer un guide détaillé, produit par la Garde côtière en en faisant la demande à l’instance provinciale désignée, aux bureaux de la Garde côtière canadienne dans tout le pays, sur le site Web du Bureau de la Sécurité nautique et par l’intermédiaire de la ligne d’information 1-800 sur la sécurité nautique.

The speed limit restrictions and boating prohibitions contained in these amendments were requested by stakeholders and are fully endorsed by all consulted.

Extensive public consultations were conducted between 1995 and 1997 when the power restriction amendments were developed. At that time, the intent understood by all consulted was that persons under 12 were not to operate the vessels mentioned above. The current amendments simply clarify the original intent of the Regulations implemented in January 1999.

The Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I on August 12, 2000 and one letter was received. The person was contacted and provided with the clarification requested. No change to the regulatory package was necessary.

Compliance and Enforcement

These Regulations are enforced by federal, provincial and municipal agencies through an existing program. The *Boating Restriction Regulations* provide for fines up to \$500 upon conviction of contraventions. The *Contraventions Regulations* provide for the issuance of tickets with prescribed fines for specific contraventions under the *Boating Restriction Regulations*. Also, the *Canada Shipping Act* provides for penalties upon conviction of up to \$2,000.

Current enforcement costs are shared among the enforcement agencies at the federal, provincial and municipal levels. No increase in the cost of enforcement is expected. However, an improvement in enforcement is expected in regard to protecting the safety of young people.

Contacts

Jean Pontbriand
Office of Boating Safety
Canadian Coast Guard
Department of Fisheries and Oceans
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 998-1433
FAX: (613) 996-8902

Sharon Budd
Regulatory Analyst
Department of Fisheries and Oceans
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Telephone: (613) 993-0982
FAX: (613) 990-0120

Les restrictions relatives à la limite de vitesse et les interdictions visant la conduite des bateaux qu'on trouve dans ces modifications ont été demandées par les intervenants et ont été endossées par toutes les personnes consultées.

Des consultations publiques approfondies ont été réalisées entre 1995 et 1997 quand les modifications aux restrictions relatives aux bateaux ont été développées. À ce moment, toutes les parties consultées ont compris l'esprit de la réglementation en vertu de laquelle il est interdit aux personnes de moins de 12 ans de conduire les embarcations précitées. Les modifications courantes, simplement clarifient l'esprit original de la réglementation mise en oeuvre en janvier 1999.

La publication de ces modifications a été faite dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 août 2000 et une lettre a été reçue. La personne a été contactée et la clarification requise lui a été fournie. Aucun changement du projet de réglementation n'a été nécessaire.

Respect et exécution

Cette réglementation est appliquée par des organismes fédéraux, provinciaux et municipaux dans le cadre d'un programme existant. Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* prévoit des amendes pouvant atteindre 500 \$ dans le cas des personnes trouvées coupables d'infraction. Le *Règlement sur les contraventions* prévoit la délivrance de billets de contravention comportant des amendes prescrites dans le cas d'infractions spécifiques au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. En outre, la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit des amendes pouvant atteindre 2 000 \$.

À l'heure actuelle, les coûts d'application sont partagés entre les organismes chargés de l'application aux paliers fédéral, provincial et municipal. On ne s'attend à aucune augmentation du coût de l'application. Cependant, on s'attend à une amélioration de l'application du règlement en ce qui concerne la protection des jeunes.

Personnes-ressources

Jean Pontbriand
Bureau de la sécurité nautique
Garde côtière canadienne
Ministère des Pêches et des Océans
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-1433
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-8902

Sharon Budd
Analyste de la réglementation
Ministère des Pêches et des Océans
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 993-0982
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0120

Registration
SOR/2001-39 9 January, 2001

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 11 (Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area, Y.T.)

P.C. 2001-27 9 January, 2001

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required to ensure the protection of the Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 11 (Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY, 2000-NO. 11 (FISHING BRANCH WILDERNESS PRESERVE AND HABITAT PROTECTION AREA, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 3 on lands that may be required to ensure the protection of the Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area.

INTERPRETATION

2. In this Order, "recorded claim" means
(a) a recorded placer claim, acquired under the *Yukon Placer Mining Act*, that is in good standing; or
(b) a recorded mineral claim, acquired under the *Yukon Quartz Mining Act*, that is in good standing.

PROHIBITION

3. Subject to section 4, no person shall enter on the lands set out in the schedule, for the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending on December 31, 2010, for the purpose of

(a) locating a claim, or prospecting for gold or other precious minerals or stones, under the *Yukon Placer Mining Act*; or
(b) locating a claim, or prospecting or mining for minerals, under the *Yukon Quartz Mining Act*.

Enregistrement
DORS/2001-39 9 janvier 2001

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 11, Réserve écologique de Fishing Branch et zone d'habitat protégé, Yuk.)

C.P. 2001-27 9 janvier 2001

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que les terres visées à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour assurer la protection de la réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 11, Réserve écologique de Fishing Branch et zone d'habitat protégé, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU YUKON (2000-N° 11, RÉSERVE ÉCOLOGIQUE DE FISHING BRANCH ET ZONE D'HABITAT PROTÉGÉ, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 3, aux terres qui peuvent être nécessaires pour assurer la protection de la réserve écologique de Fishing Branch et de la zone d'habitat protégé.

INTERPRÉTATION

2. Aux fins du présent décret, « claim inscrit » s'entend :
a) soit d'un claim d'exploitation de placer inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
b) soit d'un claim minier inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

INTERDICTION

3. Sous réserve de l'article 4, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret jusqu'au 31 décembre 2010, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

a) soit d'y localiser un claim ou d'y prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
b) soit d'y localiser un claim, d'y prospecter ou d'y creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1994, c. 26, s. 78

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1994, ch. 26, art. 78

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. Section 3 does not apply to entry on a recorded claim by the owner or holder of that claim.

REPEAL

5. *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1999, No. 5, Fishing Branch Wilderness Preserve, Y.T.)*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 3)LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED
(FISHING BRANCH WILDERNESS PRESERVE
AND HABITAT PROTECTION AREA, Y.T.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land as shown outlined in red on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the Yukon Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS

116J/02	116J/03	116J/04	116J/05
116J/06	116J/07	116J/08	116J/09
116J/10	116J/11	116J/12	116J/13
116J/14	116J/15	116K/01	116K/08
116K/09	116K/16		

Saving and excepting therefrom and reserving thereout the following Vuntut Gwitchin First Nation Settlement Lands on record with the Regional Manager, Land Resources at Whitehorse, in the Yukon Territory:

R-5A (Lot 1000, Quad 116J/06, Plan 83959 CLSR)
S-2A1/D
S-4A1/D
S-58A1/D
S-5A1/D
S-3A1
S-37A1

Saving and excepting therefrom and reserving thereout the Fishing Branch Ecological Reserve as described on Canada Lands Surveys Records plan 83958.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. L'article 3 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim inscrit, quant à l'accès à celui-ci.

ABROGATION

5. *Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1999, n° 5, Réserve de régions sauvages de Fishing Branch, Yuk.)*¹ est révoqué.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 3)TERRES INTERDITES D'ACCÈS
(RÉSERVE ÉCOLOGIQUE DE FISHING BRANCH
ET ZONE D'HABITAT PROTÉGÉ, YUKON)

Dans le territoire du Yukon, toutes les parcelles de terre délimitées en rouge figurant sur les cartes mentionnées ci-après, versées aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse (Yukon) et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse, et au Bureau des registres miniers à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et Dawson, dans le territoire du Yukon :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES

116J/02	116J/03	116J/04	116J/05
116J/06	116J/07	116J/08	116J/09
116J/10	116J/11	116J/12	116J/13
116J/14	116J/15	116K/01	116K/08
116K/09	116K/16		

À l'exception des terres conférées par l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut, telles que décrites ci-après et inscrites aux dossiers du chef régional des Ressources foncières à Whitehorse (Yukon) :

R-5A (Lot 1000, Quad 116J/06, Plan 83959 CLSR)
S-2A1/D
S-4A1/D
S-58A1/D
S-5A1/D
S-3A1
S-37A1

À l'exception de la Réserve écologique de Fishing Branch, telle que décrite sur le plan numéro 83958 des Archives d'arpentage des terres du Canada.

¹ SOR/2000-57¹ DORS/2000-57

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

An existing Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, made by Order in Council P.C. 2000-146 dated February 10, 2000, prohibits entry on certain lands in the Yukon Territory in order to facilitate the establishment of the Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area located in the vicinity of the Fishing Branch River and Bear Cave Mountain, in the Yukon Territory until December 31, 2004. The Vuntut Gwitchin First Nation, the Federal Government and the Yukon Territorial Government had agreed that, in order to limit any encumbrances within the Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area, the federal government would provide interim protection for the area identified as "Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area" in order to permit development of the final administration plan of the wilderness preserve, by the Settlement Land Committee.

Pursuant to section 8.0, Schedule B, Chapter 10 of the Vuntut Gwitchin First Nation Final Agreement, this area is to be established as part of the Yukon Protected Areas Strategy and is also a priority within the Strategy Work Plan for 1999-2000. Now that this plan is completed, the Department of Indian Affairs and Northern Development can now proceed with the transfer and final prohibition order for the establishment of Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area by the Yukon Territorial Government. The purpose of this request is to fulfill the Federal Government's commitment in the implementation of the Yukon Protected Areas Strategy.

The Prohibition of Entry on Certain Lands Order will provide protection against any new locating, prospecting or mining under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* as per the Agreement with the Vuntut Gwitchin First Nation. This Order will be effective on the date it comes into force and will end on December 31, 2010 and is pursuant to section 98 of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1 of the *Yukon Quartz Mining Act*. Existing claims staked under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* will not be affected by this Order.

Alternatives

The establishment of the wilderness preserve and surface mining activities are competing land uses which cannot take place on the same land simultaneously. Although the mining acts contain provisions for compensation for damage to other surface land holders, this is not a practical solution in the present instance because of the use to which the surface is being put. Therefore, no alternatives can be considered since Prohibition of Entry Orders must be made pursuant to the *Yukon Placer Mining Act* and to the *Yukon Quartz Mining Act*.

Benefits and Costs

This Order will have a positive effect since it will facilitate the establishment of the Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area in accordance with the Vuntut Gwichin Final Agreement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Un décret existant interdisant l'accès à certaines terres, émis en vertu du décret C.P. 2000-146 daté le 10 février 2000, interdit jusqu'au 31 décembre 2004 l'accès à certaines terres du territoire du Yukon afin de faciliter l'établissement de la Réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé située près de la rivière Fishing Branch et du mont Bear Cave. La première nation des Gwitchin Vuntut, le gouvernement fédéral et le gouvernement du territoire du Yukon ont maintenant convenu, afin de limiter les servitudes qui pourraient être créées dans la région entourant la Réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé, que le gouvernement fédéral veillera à la protection provisoire de la zone appelée Réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé afin de permettre l'établissement du plan d'administration final de la réserve écologique par le Comité des terres visées par le règlement.

En vertu de l'article 8.0, Annexe B, Chapitre 10 de l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut, cette zone sera créée dans le cadre de la Stratégie pour les aires protégées du Yukon et constitue une priorité selon le plan de travail de la Stratégie pour 1999-2000. Maintenant que ce plan est établi, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien peut maintenant procéder au transfert et à l'émission du décret d'interdiction final permettant au gouvernement territorial du Yukon de créer la Réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé. Cette demande a pour but de respecter l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard de la mise en oeuvre d'une Stratégie pour les zones protégées du Yukon.

Le décret interdisant l'accès à certaines terres protégera cette zone contre toute localisation, prospection et extraction minière en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, conformément à l'entente avec les Gwitchin Vuntut. Ce décret prendra effet à la date de son émission et prendra fin le 31 décembre 2010, conformément à l'article 98 de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1 de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*. Les claims existants accordés en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon* ne seront pas touchés par le décret.

Solutions envisagées

L'établissement de la réserve écologique et l'exploitation minière à ciel ouvert sont des activités qui ne peuvent se dérouler simultanément au même endroit. Les lois sur l'exploitation minière renferment des dispositions visant l'indemnisation des autres détenteurs de terres pour dommages-intérêts, mais il ne s'agit pas d'une solution pratique en l'occurrence à cause de l'utilisation actuelle de ces terres. Par conséquent, aucune autre solution ne peut être envisagée, car des décrets interdisant l'accès doivent être pris conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Avantages et coûts

Ce décret aura un effet positif, car il facilitera l'établissement de la Réserve écologique de Fishing Branch et la zone d'habitat protégé en conformité avec l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut.

Consultation

Early notice was provided through the Department of Indian Affairs and Northern Development Web site. The Government of Canada, the Yukon Government and the Vuntut Gwichin First Nation have been consulted with respect to the Prohibition of Entry.

Compliance and Enforcement

There are no compliance mechanisms associated with this Order. However, if claims are staked, the Mining Recorder will refuse to accept them.

Contact

Chris Cuddy
Chief, Land and Water Management Division
Department of Indian Affairs
and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
Tel.: (819) 994-7483
FAX: (819) 997-9623

Consultations

Un préavis a été donné sur le site Web du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le gouvernement du Canada, le gouvernement du territoire du Yukon et la première nation des Gwichin Vuntut ont été consultés concernant cette interdiction d'accès.

Respect et exécution

Ce décret ne comporte aucune méthode de surveillance de la conformité. Toutefois, si des claims font l'objet de demandes de jalonnement, le conservateur des registres miniers refusera de les accepter.

Personne-ressource

Chris Cuddy
Chef, Division de la gestion des terres et des eaux
Ministère des Affaires indiennes
et du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Tél. : (819) 994-7483
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-9623

Registration
SOR/2001-40 9 January, 2001

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 12 (Fishing Branch Ecological Reserve, Y.T.)

P.C. 2001-29 9 January, 2001

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required to ensure the protection of the Fishing Branch Ecological Reserve;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 12 (Fishing Branch Ecological Reserve, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY, 2000-NO. 12 (FISHING BRANCH ECOLOGICAL RESERVE, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 3 on lands that may be required to ensure the protection of the Fishing Branch Ecological Reserve.

INTERPRETATION

2. In this Order, “recorded claim” means

- (a) a recorded placer claim, acquired under the *Yukon Placer Mining Act*, that is in good standing; or
- (b) a recorded mineral claim, acquired under the *Yukon Quartz Mining Act*, that is in good standing.

PROHIBITION

3. Subject to section 4, no person shall enter on the lands set out in the schedule, for the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending on December 31, 2010, for the purpose of

- (a) locating a claim, or prospecting for gold or other precious minerals or stones, under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim, or prospecting or mining for minerals, under the *Yukon Quartz Mining Act*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. Section 3 does not apply to entry on a recorded claim by the owner or holder of that claim.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1994, c. 26, s. 78

Enregistrement
DORS/2001-40 9 janvier 2001

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 12, Réserve écologique de Fishing Branch, Yuk.)

C.P. 2001-29 9 janvier 2001

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que les terres visées à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour assurer la protection de la réserve écologique de Fishing Branch;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 12, Réserve écologique de Fishing Branch, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU YUKON (2000-N° 12, RÉSERVE ÉCOLOGIQUE DE FISHING BRANCH, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 3, aux terres qui peuvent être nécessaires pour assurer la protection de la réserve écologique de Fishing Branch.

INTERPRÉTATION

2. Aux fins du présent décret, « claim inscrit » s'entend :

- a) soit d'un claim d'exploitation de placer inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit d'un claim minier inscrit et en règle qui a été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

INTERDICTION

3. Sous réserve de l'article 4, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret jusqu'au 31 décembre 2010, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit d'y localiser un claim ou d'y prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit d'y localiser un claim, d'y prospecter ou d'y creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. L'article 3 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim inscrit, quant à l'accès à celui-ci.

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1994, ch. 26, art. 78

REPEAL

5. Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1997, No. 2, Fishing Branch Ecological Reserve, Y.T.)¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(Section 3)LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED
(FISHING BRANCH ECOLOGICAL RESERVE, Y.T.)

In the Yukon Territory, all those parcels of land as shown outlined in red on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Head, Land Dispositions, at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the Yukon Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS

116J/06	116J/11	116J/12
---------	---------	---------

Saving and excepting therefrom and reserving thereout the Vuntut Gwitchin First Nation Land Selection S-3A pursuant to Appendix B Map 116J/11 and any other Settlement Land Selection, subject to section 10.5.3 of the Vuntut Gwitchin First Nation Final Agreement.

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

An existing Prohibition of Entry on Certain Lands Order, made by Order in Council P.C. 1997-843 of June 26, 1997, prohibits entry on certain lands in the Yukon Territory in order to facilitate the establishment of the Fishing Branch Ecological Reserve located in the vicinity of the Fishing Branch River and Bear Cave Mountain, until June 30, 2002. The Vuntut Gwitchin First Nation, the federal government and the Yukon Territorial Government have now agreed that, in order to limit any further encumbrances in the area surrounding the Fishing Branch Ecological Reserve, the federal government will provide interim protection for the expanded Study Area identified as "Fishing Branch Ecological Reserve" in order to permit determination of the final boundary of the ecological reserve, by the Settlement Land Committee.

The area was established as part of the Yukon Protected Areas Strategy and it was identified as a priority within the Strategy Work Plan for 1999-2000. The establishment of the Fishing

¹ SOR/97-297

ABROGATION

5. Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1997, n° 2, Réserve écologique de Fishing Branch, Yuk.)¹ est révoqué.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(article 3)TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS
(RÉSERVE ÉCOLOGIQUE DE FISHING BRANCH, YUKON)

Dans le territoire du Yukon, toutes les parcelles de terre délimitées en rouge figurant sur les cartes mentionnées ci-après, versées aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse (Yukon) et dont des copies ont été déposées auprès du chef de l'aliénation des terres, à Whitehorse, et au Bureau des registres miniers à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et Dawson, dans le territoire du Yukon :

CARTES DE BASE – RESSOURCES TERRITORIALES

116J/06	116J/11	116J/12
---------	---------	---------

À l'exception de la sélection de terres S-3A de la première nation des Gwitchin Vuntut, conformément à l'annexe B, carte 116J/11, et toute autre sélection de terres visées par le règlement, sous réserve de l'article 10.5.3 de l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Un décret existant interdisant l'accès à certaines terres, émis en vertu du décret C.P. 1997-843 daté du 26 juin 1997, interdit jusqu'au 30 juin 2002 l'accès à certaines terres du territoire du Yukon afin de faciliter l'établissement de la Réserve écologique de Fishing Branch située près de la rivière Fishing Branch et du mont Bear Cave. La première nation des Gwitchin Vuntut, le gouvernement fédéral et le gouvernement du territoire du Yukon ont maintenant convenu, afin de limiter les servitudes qui pourraient être créées dans la région entourant la Réserve écologique de Fishing Branch, que le gouvernement fédéral veillera à la protection provisoire de la zone à l'étude élargie appelée Réserve écologique de Fishing Branch afin de permettre l'établissement des limites définitives de la réserve écologique par le Comité des terres visées par le règlement.

La zone a été créée dans le cadre de la Stratégie pour les aires protégées du Yukon et a été jugée prioritaire dans le plan de travail de la Stratégie pour 1999-2000. La création de la Réserve

¹ DORS/97-297

Branch Ecological Reserve is also identified in Clauses 2.1 and 3.1, Schedule B, Chapter 10 of the Vuntut Gwitchin First Nation Final Agreement.

The Prohibition of Entry on Certain Lands Order will provide protection against any new locating, prospecting or mining under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* as per the Agreement with the Vuntut Gwitchin First Nation. This Order will be effective on the date it comes into force and will end on December 31, 2010 and is pursuant to section 98 of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1 of the *Yukon Quartz Mining Act*. Existing claims staked under the *Yukon Placer Mining Act* and the *Yukon Quartz Mining Act* will not be affected by this Order.

Alternatives

The establishment of the ecological reserve and surface mining activities are competing land uses which cannot take place on the same land simultaneously. Although the mining acts contain provisions for compensation for damage to other surface land holders, this is not a practical solution in the present instance because of the use to which the surface is being put. Therefore, no alternatives can be considered since Prohibition of Entry Orders must be made pursuant to the *Yukon Placer Mining Act* and to the *Yukon Quartz Mining Act*.

Benefits and Costs

This Order will have a positive effect since it will facilitate the establishment of the Fishing Branch Ecological Reserve in accordance with the Vuntut Gwichin Final Agreement.

Consultation

Early notice was provided through the Department of Indian Affairs and Northern Development Web site. The Government of Canada, the Yukon Government and the Vuntut Gwichin First Nation have been consulted with respect to the Prohibition of Entry.

Compliance and Enforcement

There are no compliance mechanisms associated with this Order. However, if claims are staked, the Mining Recorder will refuse to accept them.

Contact

Chris Cuddy
Chief, Land and Water Management Division
Department of Indian Affairs
and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
Tel.: (819) 994-7483
FAX: (819) 997-9623

écologique de Fishing Branch est également prévue aux clauses 2.1 et 3.1 de l'Annexe B du Chapitre 10 de l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut.

Le décret interdisant l'accès à certaines terres protégera cette zone contre toute localisation, prospection et extraction minière en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, conformément à l'entente avec la première nation des Gwitchin Vuntut. Ce décret prendra effet à la date de son émission et prendra fin le 31 décembre 2010, conformément à l'article 98 de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1 de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*. Les claims existants accordés en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon* ne seront pas touchés par le décret.

Solutions envisagées

L'établissement de la réserve écologique et l'exploitation minière à ciel ouvert sont des activités qui ne peuvent se dérouler simultanément au même endroit. Les lois sur l'exploitation minière renferment des dispositions visant l'indemnisation des autres détenteurs de terres pour dommages-intérêts, mais il ne s'agit pas d'une solution pratique en l'occurrence à cause de l'utilisation actuelle de ces terres. Par conséquent, aucune autre solution ne peut être envisagée, car des décrets interdisant l'accès doivent être pris conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Avantages et coûts

Ce décret aura un effet positif, car il facilitera l'établissement de la Réserve écologique de Fishing Branch en conformité avec l'Entente définitive de la première nation des Gwitchin Vuntut.

Consultations

Un préavis a été donné sur le site Web du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le gouvernement du Canada, le gouvernement du territoire du Yukon et la première nation des Gwitchin Vuntut ont été consultés concernant cette interdiction d'accès.

Respect et exécution

Ce décret ne comporte aucune méthode de surveillance de la conformité. Toutefois, si des claims font l'objet de demandes de jalonnement, le conservateur des registres miniers refusera de les accepter.

Personne-ressource

Chris Cuddy
Chef, Division de la gestion des terres et des eaux
Ministère des Affaires indiennes
et du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Tél. : (819) 994-7483
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-9623

Registration
SOR/2001-41 9 January, 2001

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

Regulations Amending the Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations

P.C. 2001-42 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1) to (3) of the *Special Economic Measures Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA) REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The title of the French version of the *Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations*¹ is replaced by the following:

RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YUGOSLAVIE

2. (1) The definitions “investment” and “organization” in section 1 the Regulations are repealed.

(2) The definition “gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie” in section 1 of the French version of the Regulations is repealed.

(3) The expression “(gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie)” at the end of the definition “Government of the Federal Republic of Yugoslavia” in section 1 of the English version of the Regulations is replaced by the expression “(gouvernement de la République fédérale de Yougoslavie)”.

(4) Section 1 of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

« gouvernement de la République fédérale de Yougoslavie » Y sont assimilés ses ministères et organismes. (*Government of the Federal Republic of Yugoslavia*)

3. Sections 3 to 5 of the Regulations are replaced by the following:

4. No person in Canada and no Canadian outside Canada shall do anything that facilitates or is intended to facilitate any act prohibited by section 2.

Enregistrement
DORS/2001-41 9 janvier 2001

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie

C.P. 2001-42 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DE YUGOSLAVIE

MODIFICATIONS

1. Le titre de la version française du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie*¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YUGOSLAVIE

2. (1) Les définitions de « investissement » et « organisation », à l'article 1 du même règlement, sont abrogées.

(2) La définition de « gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie », à l'article 1 de la version française du même règlement, est abrogée.

(3) La mention « (gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie) » qui figure à la fin de la définition de « Government of the Federal Republic of Yugoslavia », à l'article 1 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par « (gouvernement de la République fédérale de Yougoslavie) ».

(4) L'article 1 de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« gouvernement de la République fédérale de Yougoslavie » Y sont assimilés ses ministères et organismes. (*Government of the Federal Republic of Yugoslavia*)

3. Les articles 3 à 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire quoi que ce soit qui facilite ou vise à faciliter toute activité interdite par l'article 2.

^a S.C. 1992, c. 17

¹ SOR/98-397

^a L.C. 1992, ch. 17

¹ DORS/98-397

EXCLUSIONS

5. Despite sections 2 and 4, transactions in respect of the bank account of the Embassy of the Federal Republic of Yugoslavia in Ottawa that is used for the regular business of the Embassy are not prohibited by these Regulations.

4. **The French version of the Regulations is amended by replacing the expression “République fédérative de Yougoslavie” with the expression “République fédérale de Yougoslavie” in the following provisions:**

- (a) the definition “Serbie” in section 1; and
- (b) section 2.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations* of July 28, 1998, imposed a freeze on all funds held by the governments of the Federal Republic of Yugoslavia and Serbia and a halt on new investments in Serbia. These measures were introduced pursuant to a recommendation issued by G8 foreign ministers in Birmingham on May 9, 1998, as a result of the excessive use of force by the Yugoslav authorities against the civilian population in Kosovo.

The *Regulations Amending the Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations* provide for the lifting of the investment ban against Serbia. The freeze on funds held by the Yugoslav and Serb governments remains in place.

The Canadian Government approved the lifting of the investment ban against Serbia in response to the overthrow of the Milosevic regime and the inauguration of the democratically elected President Kostunica on October 7, 2000. Canada has taken this measure in cooperation with other G8 countries in order to promote democracy and stability in Yugoslavia. During the days following the change of government in Yugoslavia, Canada's allies, including all G8 countries with sanctions in place against Yugoslavia, proceeded to lift these sanctions.

In keeping with the approach of its like-minded G8 partners, however, the Canadian Government decided to maintain the freeze on funds held by the Yugoslav and Serb governments in order to prevent members of the Milosevic regime from appropriating these assets. The Canadian Government may decide to lift the freeze on funds at a later date, in coordination with its G8 partners and in cooperation with the new Yugoslav government.

Alternatives

The *Special Economic Measures Act* is the only legislative authority to implement these measures.

EXCLUSIONS

5. Malgré les articles 2 et 4, les opérations portant sur le compte bancaire de l'ambassade de la République fédérale de Yougoslavie à Ottawa utilisé pour les affaires courantes de l'ambassade ne sont pas interdites par le présent règlement.

4. **Dans les passages suivants de la version française du même règlement, « République fédérative de Yougoslavie » est remplacé par « République fédérale de Yougoslavie » :**

- a) la définition de « Serbie » à l'article 1;
- b) l'article 2.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie du 28 juillet 1998 a gelé tous les capitaux détenus par les gouvernements de la République fédérale de Yougoslavie et de Serbie et empêché tout nouvel investissement en Serbie. Ces mesures ont été adoptées suite à une recommandation formulée par les ministres des Affaires étrangères du G8, à Birmingham, le 9 mai 1998, en réaction à l'utilisation abusive de la force par les autorités yougoslaves contre la population civile du Kosovo.

Le Règlement modifiant les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie prévoit la levée de l'interdiction des investissements en Serbie. Le gel des capitaux reste en vigueur.

Le gouvernement canadien a approuvé la levée de l'interdiction des investissements en réponse au renversement du régime de Milošević et à l'entrée en fonction du président démocratiquement élu, M. Kostunica, le 7 octobre 2000. Le Canada a pris cette mesure en accord avec les autres pays du G8, afin de promouvoir la démocratie et la stabilité en Yougoslavie. Durant les jours qui suivirent le changement de gouvernement en Yougoslavie, les alliés du Canada, notamment tous les pays du G8 ayant adopté des sanctions à l'encontre de la Yougoslavie, ont aboli ces sanctions.

Toutefois, conformément à l'approche de ses partenaires du G8 partageant la même vision, le gouvernement canadien a décidé de maintenir le gel des capitaux détenus par les gouvernements yougoslave et serbe afin d'empêcher des membres du régime de Milošević de faire main basse sur ces actifs. Le gouvernement canadien pourrait décider de lever ce gel ultérieurement, en accord avec ses partenaires du G8 et en consultation avec le nouveau gouvernement yougoslave.

Solutions envisagées

La *Loi sur les mesures économiques spéciales* est le seul instrument législatif autorisant la mise en oeuvre de ces mesures.

Benefits and Costs

These measures are expected to have a positive impact on Canadian businesses as they are again permitted to pursue investment opportunities in Serbia.

Consultation

The Department of Justice was consulted.

Compliance and Enforcement

Not applicable.

Contacts

Vicken Koundakjian
Desk Officer for the Stability Pact
Eastern Adriatic Division (REA)
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel.: (613) 944-3199
FAX: (613) 944-3107
E-mail: vicken.koundakjian@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Oceans, Environmental and Economic Law Division (JLO)
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel.: (613) 995-1108
FAX: (613) 992-6483
E-mail: thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

Avantages et coûts

Ces mesures devraient avoir une incidence positive sur les entreprises canadiennes qui sont de nouveau autorisées à investir en Serbie.

Consultations

Le ministère de la Justice a été consulté.

Respect et exécution

Sans objet.

Personnes-ressources

Vicken Koundakjian
Responsable du Pacte de stabilité
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Édifice Lester B. Pearson
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 944-3199
TÉLÉCOPIEUR : (613) 944-3107
Courriel : vicken.koundakjian@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Direction du droit économique, des océans et
de l'environnement (JLO)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 995-1108
TÉLÉCOPIEUR : (613) 992-6483
Courriel : thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

Registration
SOR/2001-42 9 January, 2001

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Area Control List

P.C. 2001-43 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 6^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Area Control List*.

ORDER AMENDING THE AREA CONTROL LIST

AMENDMENT

1. The *Area Control List*¹ is amended by striking out “Federal Republic of Yugoslavia”².

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

The *Order Amending the Area Control List* removes the Federal Republic of Yugoslavia from the *Area Control List* (ACL) so that export permits for goods destined to that country will be required only for goods on the *Export Control List* (ECL). The aim of this regulatory change is the restoration of the status prior to the imposition of sanctions on the Federal Republic of Yugoslavia.

The Federal Republic of Yugoslavia was added to the ACL on April 30, 1999. This measure was taken pursuant to the NATO Washington Summit of April 23-24, 1999, where allied governments undertook to strengthen economic sanctions against the Yugoslav regime and to impose an embargo on petroleum products against Yugoslavia in view of the crisis in Kosovo.

The Canadian Government decided to remove the Federal Republic of Yugoslavia from the ACL in response to the overthrow of the Milosevic regime and the inauguration of the democratically elected President Kostunica on October 7, 2000. Canada has taken this measure in cooperation with its allies in order to promote democracy and stability in Yugoslavia.

^a S.C. 1991, c. 28, s. 3

¹ SOR/81-543; SOR/89-201

² SOR/99-201

Enregistrement
DORS/2001-42 9 janvier 2001

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Décret modifiant la Liste des pays visés

C.P. 2001-43 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 6^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des pays visés*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES PAYS VISÉS

MODIFICATION

1. La *Liste des pays visés*¹ est modifiée par suppression de « République fédérale de Yougoslavie »².

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le *Décret modifiant la Liste des pays visés* supprime la République fédérale de Yougoslavie de la *Liste des pays visés*. Par conséquent, les licences d'exportation de biens destinés à ce pays ne seront requises que pour les produits figurant sur la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée*. Ce changement réglementaire vise à rétablir le statut antérieur à l'imposition de sanctions contre la République fédérale de Yougoslavie.

La République fédérale de Yougoslavie a été inscrite sur la liste des pays visés par contrôle le 30 avril 1999. Cette mesure a été prise après le Sommet de Washington de l'OTAN des 23 et 24 avril 1999, où les gouvernements alliés décidèrent de renforcer les sanctions économiques à l'encontre du régime yougoslave et d'imposer un embargo sur les produits pétroliers par suite de la crise au Kosovo.

Le gouvernement canadien a décidé de retirer la République fédérale de Yougoslavie de la *Liste des pays visés* en réponse au renversement du régime de Milošević et à l'entrée en fonction du président démocratiquement élu M. Kostunica le 7 octobre 2000. Le Canada a pris cette mesure en accord avec ses alliés afin de promouvoir la démocratie et la stabilité en Yougoslavie.

^a L.C. 1991, ch. 28, art. 3

¹ DORS/81-543; DORS/89-201

² DORS/99-201

Alternatives

The *Export and Import Permits Act* is the appropriate legislative authority to implement this measure.

Benefits and Costs

This Order will enable exporters freely to export goods, not otherwise controlled, to the Federal Republic of Yugoslavia. This measure will relieve an administrative burden from the Department of Foreign Affairs and International Trade and relieve the exporting community of the need to apply for export permits for a wide variety of goods.

Consultation

The Department of Justice was consulted.

Compliance and Enforcement

No compliance or enforcement is required in respect of those goods not otherwise controlled, destined to the Federal Republic of Yugoslavia, which may now be exported without export permits. For goods controlled under the ECL destined to the Federal Republic of Yugoslavia, the requirement for export permits continues to apply.

Contacts

Roger Lucy
Deputy Director (Permits and Enforcement)
Export Controls Division
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel.: (613) 992-9167
FAX: (613) 996-9933
E-mail: roger.lucy@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Oceans, Environmental and Economic Law Division (JLO)
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel: (613) 995-1108
FAX: (613) 992-6483
E-mail: thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

Solutions envisagées

La *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* est l'instrument législatif autorisant la mise en oeuvre de cette mesure.

Avantages et coûts

Ce décret permettra aux entreprises d'exporter librement des marchandises qui ne sont pas soumises à d'autres contrôles vers la République fédérale de Yougoslavie. Cette mesure soulagera le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international d'un fardeau administratif et affranchira les exportateurs de la nécessité de solliciter des licences d'exportation d'une large gamme de produits.

Consultations

Le ministère de la Justice a été consulté.

Respect et exécution

Aucune mesure d'application forcée n'est nécessaire pour les marchandises destinées à la République fédérale de Yougoslavie qui ne font pas l'objet d'autres contrôles et qui peuvent désormais être exportées sans licence. Pour les produits inscrits sur la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée*, l'obligation de licence d'exportation continue de s'appliquer.

Personnes-ressources

Roger Lucy
Directeur adjoint
Direction de contrôles à l'exportation
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du commerce international
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 992-9167
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-9933
Courriel : roger.lucy@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Direction du droit économique, des océans et de l'environnement (JLO)
Ministère des Affaires étrangères et du commerce international
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 995-1108
TÉLÉCOPIEUR : (613) 992-6483
Courriel : thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

Registration
SOR/2001-43 9 January, 2001

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Regulations Repealing the Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations

P.C. 2001-44 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 12(e) of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Regulations Repealing the Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations*.

REGULATIONS REPEALING THE EXPORTATION OF CERTAIN GOODS TO THE FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA (SERBIA AND MONTENEGRO) EXEMPTION REGULATIONS

REPEAL

1. The *Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations* were made on July 28, 1999, in order to exempt from the requirement for an export permit certain items, not otherwise included in the *Export Control List* (ECL), used for the provision of emergency and humanitarian assistance to the Federal Republic of Yugoslavia. These measures were taken pursuant to the adding of the Federal Republic of Yugoslavia to the *Area Control List* (ACL), on April 30, 1999, which made it mandatory for exporters to obtain export permits for all goods destined for the Federal Republic of Yugoslavia.

In response to the overthrow of the Milosevic regime and the inauguration of the democratically elected President Kostunica on October 7, 2000, the Canadian Government decided to lift

¹ SOR/99-320

Enregistrement
DORS/2001-43 9 janvier 2001

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

Règlement abrogeant le Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)

C.P. 2001-44 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 12e) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement abrogeant le Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)*, ci-après.

RÈGLEMENT ABROGEANT LE RÈGLEMENT SUR L'EXEMPTION À L'ÉGARD DE L'EXPORTATION DE CERTAINES MARCHANDISES VERS LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YOUGOŠLAVIE (SERBIE ET MONTÉNÉGR0)

ABROGATION

1. Le *Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)* a été adopté le 28 juillet 1999 afin d'exempter de l'obligation de licence d'exportation certains articles qui ne figuraient pas sur la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée* servant à fournir une assistance humanitaire et une aide d'urgence à la République fédérale de Yougoslavie. Ces mesures ont été prises suite à l'inscription de la République fédérale de Yougoslavie sur la *Liste des pays visés* le 30 avril 1999, qui obligeait les exportateurs à obtenir des licences d'exportation pour tous les biens destinés à la République fédérale de Yougoslavie.

En réponse au renversement du régime de Milošević et à l'entrée en fonction du président démocratiquement élu M. Kostunica le 7 octobre 2000, le gouvernement canadien a

¹ DORS/99-320

sanctions against the Federal Republic of Yugoslavia. With the removal of the Federal Republic of Yugoslavia from the ACL, the *Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations* become obsolete.

Alternatives

The *Export and Import Permits Act* is the appropriate legislative authority to implement these measures.

Benefits and Costs

Not applicable.

Consultation

The Department of Justice was consulted.

Compliance and Enforcement

Not applicable.

Contacts

Roger Lucy
Deputy Director (Permits and Enforcement)
Export Controls Division
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel.: (613) 992-9167
FAX: (613) 996-9933
E-mail: roger.lucy@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Oceans, Environmental and Economic Law Division (JLO)
Department of Foreign Affairs and International Trade
Lester B. Pearson Building
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Tel.: (613) 995-1108
FAX: (613) 992-6483
E-mail: thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

décidé de lever les sanctions contre la République fédérale de Yougoslavie. Avec la suppression de la République fédérale de Yougoslavie de la *Liste des pays visés*, le *Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)* devient obsolète.

Solutions envisagées

La *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* est l'instrument législatif autorisant la mise en oeuvre de ces mesures.

Avantages et coûts

Sans objet.

Consultations

Le ministère de la Justice a été consulté.

Respect et exécution

Sans objet.

Personnes-ressources

Roger Lucy
Directeur adjoint
Direction de contrôles à l'exportation
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 992-9167
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-9933
Courriel : roger.lucy@dfait-maeci.gc.ca

Thomas Fetz
Direction du droit économique, des océans et de l'environnement (JLO)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Édifice Lester B. Pearson
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Tél. : (613) 995-1108
TÉLÉCOPIEUR : (613) 992-6483
Courriel : thomas.fetz@dfait-maeci.gc.ca

Registration
SOR/2001-44 18 January, 2001

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending the Federal Authorities Regulations

P.C. 2001-83 18 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(e) of the *Canadian Environmental Assessment Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Federal Authorities Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE FEDERAL AUTHORITIES REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Federal Authorities Regulations*¹ is amended by adding the following after item 1:

2. Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board established by the joint operation of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* and the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, Chapter 3 of the Statutes of Nova Scotia, 1987.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The 1995 *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act) requires federal authorities to conduct environmental assessments (EAs) before initiating or funding projects, disposing of lands or any interest therein for the purpose of allowing a project to be carried out, or issuing certain regulatory permits for projects.

The *Federal Authorities Regulations* (the Regulations) came into force on May 28, 1996 and prescribe the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board as a federal authority under the Act. The Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOPB) was established pursuant to federal and provincial legislation to manage oil and gas activities in the Newfoundland offshore area on behalf of the federal and provincial

Enregistrement
DORS/2001-44 18 janvier 2001

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant le Règlement déterminant des autorités fédérales

C.P. 2001-83 18 janvier 2001

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59e) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement déterminant des autorités fédérales*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DÉTERMINANT DES AUTORITÉS FÉDÉRALES

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement déterminant des autorités fédérales*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

2. Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers constitué par l'application conjointe de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* et de la loi provinciale intitulée *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, chapitre 3 des lois intitulées *Statutes of Nova Scotia*, 1987.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) de 1995 stipule que les autorités fédérales doivent mener des évaluations environnementales (ÉE) avant d'entreprendre ou de financer des projets, de céder des terrains ou tout droit foncier à cet égard dans le but de permettre la réalisation d'un projet ou de délivrer certains permis réglementaires pour des projets.

Le *Règlement déterminant des autorités fédérales* (le règlement) est entré en vigueur le 28 mai 1996 et désigne l'Office Canada – Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers en tant qu'autorité fédérale en vertu de la Loi. L'Office Canada – Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers (OCTHE) a été établi aux termes des lois fédérales et provinciales afin de gérer les activités pétrolières et gazières dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, au

^a S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/96-280

^a L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/96-280

governments. These management responsibilities involve the issuance of oil and gas interests from lands in the offshore area that are federal lands as contemplated in paragraph 5(1)(c) of the Act. As a consequence of the Regulations and pursuant to paragraph 5(1)(c) of the Act, the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board is required to carry out an EA under the Act prior to issuing any interest in federal lands that would allow a project to take place. This includes interests in land that would allow for the extraction of oil and gas from the Newfoundland offshore region.

The CNSOPB was established pursuant to federal and provincial legislation to manage oil and gas activities in the Nova Scotia offshore area on behalf of the federal and provincial governments. These management responsibilities involve the issuance of oil and gas interests from lands in the offshore area that are federal lands as contemplated in paragraph 5(1)(c) of the Act.

The amendment to the Regulations prescribes the CNSOPB as a federal authority. The CNSOPB will henceforth be required, pursuant to paragraph 5(1)(c) of the Act, to carry out an EA under the Act prior to issuing any interest in federal lands that allows a project to take place. This includes interests in land that would allow for the extraction of oil and gas from the Nova Scotia offshore region.

Alternatives

There were two possible alternatives to the amendment of the Regulations: guidelines or the status quo.

A. Guidelines

The CNSOPB's application of the Act's EA regime to the Nova Scotia offshore will provide needed consistency and clarity to the EA requirements of the two Offshore Boards. EA guidelines for the CNSOPB would not be legally binding and would therefore not fulfill the aforementioned objectives. These objectives can only be achieved if the Regulations are amended to make the CNSOPB a federal authority.

B. Status Quo

The status quo, in which the CNSOPB continues to carry out EAs according to its internal EA policy and procedures was the second alternative. Under this alternative, the consistency and clarity of one environmental assessment regime for the two Offshore Boards would not be obtained.

Benefits and Costs

The amendment to the Regulations may result in added costs to the CNSOPB if the EAs conducted pursuant to the Act are more demanding than the assessments that otherwise would have been conducted by the CNSOPB. However, the budget of the CNSOPB is shared by the federal Department of Natural Resources and the Nova Scotia Petroleum Directorate, both of whom have indicated that such additional costs would be acceptable.

The amendment will allow for a consistent environmental assessment regime for oil and gas projects under the purview of the

nom des gouvernements fédéral et provincial. Ces responsabilités de gestion comprennent la cession de titres relatifs au pétrole et au gaz en terrains situés dans la zone extracôtière, qui sont des territoires domaniaux tels que désignés à l'alinéa 5(1)c) de la Loi. Compte tenu du règlement et en conformité avec l'alinéa 5(1)c) de la Loi, l'Office Canada – Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers doit effectuer une ÉE en vertu de la Loi avant de céder tout droit relatif à un territoire domaniale en vue de la mise en oeuvre du projet. Cela comprend les droits fonciers relatifs à un terrain qui permettraient l'extraction de pétrole et de gaz de la région extracôtière de Terre-Neuve.

L'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNHE) a été établi aux termes des lois fédérales et provinciales afin de gérer les activités pétrolières et gazières dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, au nom des gouvernements fédéral et provincial. Ces responsabilités de gestion comprennent la cession de titres relatifs au pétrole et au gaz en terrains situés dans la zone extracôtière, qui sont des territoires domaniaux tels que désignés à l'alinéa 5(1)c) de la Loi.

L'amendement au règlement désigne l'OCNHE en tant qu'autorité fédérale. L'OCNHE devra à l'avenir, en conformité avec l'alinéa 5(1)c) de la Loi, effectuer une ÉE en vertu de la Loi avant d'octroyer tout droit foncier relatif à un territoire domaniale en vue de la mise en oeuvre d'un projet. Cela comprend les droits fonciers relatifs à un terrain qui permettraient l'extraction de pétrole et de gaz de la région extracôtière de la Nouvelle-Écosse.

Solutions envisagées

Il y avait deux solutions possibles à la modification du règlement : des lignes directrices ou le statu quo.

A. Lignes directrices

L'application du régime d'ÉE de la Loi par l'OCNHE à la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse stipulera que les exigences des deux offices extracôtiers en matière d'ÉE doivent être cohérentes et claires. Des lignes directrices d'ÉE pour l'OCNHE ne seraient pas exécutoires et, par conséquent, elles ne respecteraient pas les objectifs susmentionnés. Ces objectifs ne peuvent être atteints que si le règlement est modifié afin de faire de l'OCNHE une autorité fédérale.

B. Statu quo

Le statu quo, selon lequel l'OCNHE continue d'effectuer des ÉE d'après sa politique et ses procédures internes en matière d'ÉE, représentait la deuxième solution. Selon cette solution de rechange, la cohérence et la clarté d'un régime d'évaluation environnementale pour les deux offices extracôtiers ne seraient pas satisfaites.

Avantages et coûts

L'amendement au règlement peut avoir comme conséquence d'ajouter des coûts pour l'OCNHE si les ÉE effectuées aux termes de la Loi sont plus exigeantes que les évaluations qui auraient, autrement, été menées par l'OCNHE. Cependant, le budget de l'OCNHE provient à la fois du ministère fédéral des Ressources naturelles et de la Direction des pétroles de la Nouvelle-Écosse (Nova Scotia Petroleum Directorate). Ces derniers ont tous deux signalé que de tels coûts supplémentaires seraient acceptables.

L'amendement permettra d'avoir un régime d'évaluation environnementale cohérent pour les projets pétroliers et gaziers en

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board and the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board.

Also, in clarifying the status of the CNSOPB as a federal authority, the amendment eliminates the possibility of any litigation (and the associated legal costs) over the status of the CNSOPB under the Act.

Consultation

The multi-stakeholder Regulatory Advisory Committee (RAC) chaired by the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency), participated in the development of this amendment to the Regulations and had no objections.

The Nova Scotia Petroleum Directorate also had no objections to this amendment. This amendment to the Regulations was published in the *Canada Gazette*, Part I on August 5, 2000. No comments were received and no changes were made to the amendment.

Compliance and Enforcement

The Act empowers the Minister of the Environment to provide education to the Offshore Boards and other groups to enable them to discharge their responsibilities under the Act and its Regulations. Compliance with the amendment to the Regulations will be promoted in three ways. First, the Agency will offer to train the CNSOPB so that it can comply with the requirements of the Act and its Regulations. Second, the Agency's monitoring program will assess whether the CNSOPB has any specific problems in adhering to the Act and its Regulations. If required, the Agency will provide technical advice to the CNSOPB to assist in the discharge of its duties under the Act and its Regulations. Third, the Agency's Regional Office will help departments and the CNSOPB to exchange information about specific EAs, thereby assisting them in complying with their EA responsibilities under the Act and its Regulations.

Contact

Ian Ferguson
Tel.: (819) 997-2217

vertu du dispositif de l'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et de l'Office Canada – Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.

De plus, en éclaircissant le statut de l'OCNHE en tant qu'autorité fédérale, l'amendement élimine la possibilité de toute affaire litigieuse (ainsi que les coûts juridiques qui s'y rattachent) concernant le statut de l'OCNHE en vertu de la Loi.

Consultations

Le Comité multipartite consultatif de la réglementation (CCR) présidé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), participait à l'élaboration du présent amendement au règlement et n'y voyait pas d'inconvénient.

La Direction des pétroles de la Nouvelle-Écosse (Nova Scotia Petroleum Directorate) ne voit également aucun inconvénient à cet amendement. Cette modification au règlement a été prépubliée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 août 2000. Aucune observation n'a été reçue et aucun changement n'a été apporté à la modification.

Respect et exécution

La Loi autorise le ministre de l'Environnement à offrir des cours de formation aux offices extracôtiers et à d'autres groupes afin de leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités en vertu de la Loi et de ses règlements d'application. La conformité à l'amendement au règlement sera encouragée de trois façons. Premièrement, l'Agence offrira de former l'OCNHE de sorte qu'il puisse respecter les exigences de la Loi et de ses règlements. Deuxièmement, le programme de surveillance de l'Agence évaluera si l'OCNHE éprouve des problèmes précis reliés à la conformité avec la Loi et à ses règlements. S'il y a lieu, l'Agence fournira des conseils techniques à l'OCNHE afin de l'aider à s'acquitter de ses fonctions en vertu de la Loi et de ses règlements. Troisièmement, le bureau régional de l'Agence aidera les ministères et l'OCNHE à échanger des renseignements sur des ÉE en particulier, en les aidant à respecter leurs responsabilités en matière d'ÉE en vertu de la Loi et de ses règlements.

Personne-ressource

Ian Ferguson
Tél. : (819) 997-2217

Registration
SOR/2001-45 22 January, 2001

INDIAN ACT

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order

Whereas, by Order in Council P.C. 1952-3692 of August 6, 1952, it was declared that the council of the Cape Mudge band, in the Province of British Columbia, should be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*;

Whereas the Cape Mudge band has developed its own election code and a local community system for selecting a chief and councillors;

Whereas conversion to a local community electoral system would better serve the needs of the band;

And whereas the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good government of the Cape Mudge band that elections of the council of that band should be held in accordance with the *Indian Act*;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order*.

Hull, Quebec, January 19, 2001

Robert D. Nault
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

ORDER AMENDING THE INDIAN BANDS COUNCIL ELECTIONS ORDER

AMENDMENT

1. Item 18 of Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This initiative is of interest to and is limited to the Cape Mudge Band whose membership no longer wish to select their council by elections held in accordance with section 74 of the *Indian Act*.

Enregistrement
DORS/2001-45 22 janvier 2001

LOI SUR LES INDIENS

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes

Attendu que, dans le décret C.P. 1952-3692 du 6 août 1952, il a été déclaré que le conseil de la bande de Cape Mudge, dans la province de la Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*;

Attendu que la bande de Cape Mudge a établi ses propres règles électorales et un système électoral local pour l'élection du chef et des conseillers;

Attendu que la conversion à un système électoral local servirait mieux les intérêts de la bande;

Attendu que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de la bande de Cape Mudge que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ci-après.

Hull (Québec), le 19 janvier 2001

Le ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien,
Robert D. Nault

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ARRÊTÉ SUR L'ÉLECTION DU CONSEIL DE BANDES INDIENNES

MODIFICATION

1. L'article 18 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Description

Cet arrêté ministériel est pris dans l'intérêt et est limité à la bande de Cape Mudge dont les membres ne souhaitent plus choisir leur conseil par des élections tenues selon l'article 74 de la *Loi sur les Indiens*.

¹ SOR/97-138

¹ DORS/97-138

Currently, a band can request a change to their electoral system under the *Indian Act* by having the *Indian Bands Council Elections Order*, made by the Minister of Indian Affairs and Northern Development pursuant to subsection 74(1), amended to reflect a reversion to a local electoral system.

At the request of the Cape Mudge Band, the *Indian Bands Council Elections Order* was amended so that the band no longer selects its council by elections held in accordance with subsection 74(1) of the *Indian Act*.

The electoral system change for the Cape Mudge Band is consistent with the Department's *Conversion to Community Election System Policy*, which sets out the criteria governing such reversions.

Alternatives

In order to give effect to the policy on reversion to custom elections, there is no alternative but to regulate the change requested by the Cape Mudge Band. In the absence of this Order, the band cannot hold its leadership selection according to their community election system.

Benefits and Costs

Amendment of the *Indian Bands Elections Order* ensures that Cape Mudge band members can conduct the leadership selection process according to their own values. There is no cost consequence to remove the Cape Mudge Band from the *Indian Bands Elections Order*. The First Nation assumes full responsibility for the conduct of the entire electoral process.

Consultation

This amendment was initiated at the request of the Cape Mudge Band and affects all members of the band. While the *We Wai Kai Election Code* was being developed, the department provided some assistance to the First Nation in explaining the *Conversion to Community Election System Policy*, which in turn fulfilled Canada's commitment to strengthen aboriginal governance in its *Gathering Strength: Canada's Aboriginal Action Plan* initiative.

Compliance and Enforcement

Compliance with and the enforcement of elections held in accordance with their band custom and disputes arising therefrom is now the responsibility of the Cape Mudge Band.

Contact

Mr. Randall Hanes
Manager, Elections Unit (operations)
Department of Indian Affairs and Northern Development
10 Wellington Street, Room 1834
Hull, Quebec
K1A 0H4
Tel.: (819) 997-8237
E-mail: hanesr@inac.gc.ca

Présentement, une bande peut demander de changer leur système électoral tenu selon la *Loi sur les Indiens* et se convertir à un système électoral communautaire en requérant du Ministre des affaires indiennes et du Nord canadien un amendement à l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* conformément au paragraphe 74(1).

À la demande de la bande de Cape Mudge, l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* est amendé de façon à ce que la bande ne puisse plus choisir son conseil par des élections tenues selon le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*.

La procédure de conversion suivie par la bande de Cape Mudge est conforme à la *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire* qui établit les critères relatifs à une telle conversion.

Solutions envisagées

Afin de donner effet à la *Politique de conversion à un système électoral communautaire*, il n'y a pas de solution de rechange autre que d'officialiser le changement demandé par la bande de Cape Mudge. En l'absence de cet arrêté, la bande ne peut tenir sa prochaine élection générale selon leur Code électoral communautaire.

Avantages et coûts

La modification à l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes* confirme le droit de la bande de tenir des élections selon ses valeurs communes. Il n'y a aucun coût associé à cette demande de retirer la bande de Cape Mudge de l'*Arrêté sur les élections de bandes indiennes*. La Première Nation assumera la pleine responsabilité pour la conduite de l'ensemble du processus.

Consultations

Cet amendement a débuté à la demande de la bande de Cape Mudge et il touche tous les membres de la bande. Lors de l'élaboration du *We Wai Kai Election Code*, le ministère a fourni l'aide nécessaire à la Première Nation en leur expliquant la *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire*, ce qui, par le fait même, remplit l'engagement du Canada à renforcer la gouvernance des Premières Nations dans son initiative *Rassembler nos forces : Le plan d'action du Canada pour les questions autochtones*.

Respect et exécution

La conformité et l'application des élections tenues conformément au code communautaire de la bande, de même que les conflits en découlant seront maintenant sous la responsabilité de la bande de Cape Mudge.

Personne-ressource

M. Randall Hanes
Gestionnaire, Section des opérations électorales
Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
10, rue Wellington, pièce 1834
Hull (Québec)
K1A 0H4
Tél. : (819) 997-8237
Courriel : hanesr@inac.gc.ca

Registration
SI/2001-9 31 January, 2001

ACCESS TO INFORMATION ACT

**Order Amending the Access to Information Act
Heads of Government Institutions Designation
Order**

P.C. 2001-12 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to paragraph (b) of the definition “head” in section 3 of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

**ORDER AMENDING THE ACCESS TO INFORMATION
ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS
DESIGNATION ORDER**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following after item:

Column I	Column II
Item	Government Institution
31.01	Canadian Tourism Commission <i>Commission canadienne du tourisme</i>
	President <i>Président</i>

Enregistrement
TR/2001-9 31 janvier 2001

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Décret modifiant le Décret sur la désignation des
responsables d'institutions fédérales (Loi sur
l'accès à l'information)**

C.P. 2001-12 9 janvier 2001

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION)**

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article	Institution fédérale
34.1	Commission canadienne du tourisme <i>Canadian Tourism Commission</i>
	Président <i>Président</i>

¹ SI/83-113

¹ TR/83-113

Registration
SI/2001-10 31 January, 2001

PRIVACY ACT

Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order

P.C. 2001-13 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to paragraph (b) of the definition “head” in section 3 of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

ORDER AMENDING THE PRIVACY ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

	Column I	Column II
Item	Government Institution	Position
31.3	Canadian Tourism Commission <i>Commission canadienne du tourisme</i>	President <i>Président</i>

Enregistrement
TR/2001-10 31 janvier 2001

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)

C.P. 2001-13 9 janvier 2001

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS FÉDÉRALES (LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II
Article	Institution fédérale	Poste
38.1	Commission canadienne du tourisme <i>Canadian Tourism Commission</i>	Président <i>Président</i>

¹ SI/83-114

¹ TR/83-114

Registration
SI/2001-11 31 January, 2001

ACCESS TO INFORMATION ACT

**Order Amending the Access to Information Act
Heads of Government Institutions Designation
Order**

P.C. 2001-14 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

**ORDER AMENDING THE ACCESS TO INFORMATION
ACT HEADS OF GOVERNMENT
INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Item	Column I Government Institution	Column II Position
55.001	Military Police Complaints Commission <i>Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire</i>	Chairperson <i>Président</i>

Enregistrement
TR/2001-11 31 janvier 2001

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Décret modifiant le Décret sur la désignation des
responsables d'institutions fédérales (Loi sur
l'accès à l'information)**

C.P. 2001-14 9 janvier 2001

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION)**

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article	Colonne I Institution fédérale	Colonne II Poste
39.	Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire <i>Military Police Complaints Commission</i>	Président <i>Chairperson</i>

¹ SI/83-113

¹ TR/83-113

Registration
SI/2001-12 31 January, 2001

PRIVACY ACT

Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order

P.C. 2001-15 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to paragraph (b) of the definition “head” in section 3 of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

ORDER AMENDING THE PRIVACY ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Item	Column I Government Institution	Column II Position
58.01	Military Police Complaints Commission <i>Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire</i>	Chairperson <i>Président</i>

Enregistrement
TR/2001-12 31 janvier 2001

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)

C.P. 2001-15 9 janvier 2001

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale », à l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS FÉDÉRALES (LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article	Colonne I Institution fédérale	Colonne II Poste
43.	Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire <i>Military Police Complaints Commission</i>	Président <i>Chairperson</i>

¹ SI/83-114

¹ TR/83-114

Registration

SI/2001-13 31 January, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Island Orthotics Ltd. Remission Order

P.C. 2001-16 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Island Orthotics Ltd. \$7,485.03 of tax paid or payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of property or services acquired or imported for consumption, use or supply in the course of the company's commercial activity of selling zero-rated orthotic supplies in 1992 and 1993, and for which no refund is payable, on condition that a written claim for the remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the date on which this Order is made.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

This Order remits \$7,485.03 of the goods and services tax (GST), a refund of which the company became disentitled by failing to register for the tax after relying upon inaccurate information provided by Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) officials.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement

TR/2001-13 31 janvier 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise concernant Island Orthotics Ltd.

C.P. 2001-16 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Island Orthotics Ltd. de la somme de 7 485,03 \$ représentant la taxe payée ou à payer aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à des biens ou services que la société a acquis ou importés pour consommation, utilisation ou fourniture dans le cadre de ses activités commerciales consistant à vendre des fournitures d'orthèses détaxées en 1992 et 1993, et pour lesquelles aucun remboursement n'est prévu, à la condition qu'une demande écrite visant la remise soit présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de prise du présent décret.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret accorde la remise de 7 485,03 \$ au titre d'un remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS) auquel Island Orthotics Ltd. est devenue inadmissible parce qu'elle a omis de s'inscrire relativement à la taxe, sur la foi de renseignements erronés fournis par des fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration

SI/2001-14 31 January, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Dianne Moroz Remission Order

P.C. 2001-17 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Dianne Moroz \$4,863.23 of tax paid under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the construction of a residence and for which no rebate is payable.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$4,863.23 of the goods and services tax (GST), a rebate to which the taxpayer became disentitled as a result of failing to apply for the rebate in a timely manner after relying on inaccurate information provided to her by Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) officials.

Enregistrement

TR/2001-14 31 janvier 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise concernant Dianne Moroz

C.P. 2001-17 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Dianne Moroz de la somme de 4 863,23 \$, au titre de la taxe qu'elle a payée aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à la construction d'une résidence et pour laquelle aucun remboursement n'est prévu.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise de 4 863,23 \$ au titre d'un remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS). La contribuable avait perdu le droit de se faire rembourser cette somme parce qu'elle avait omis de présenter sa demande dans le délai prescrit sur la foi de renseignements inexacts fournis par des fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-15 31 January, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Kelvin Palm Remission Order

P.C. 2001-18 9 January, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits under Part I of the *Income Tax Act* tax in the amount of \$3,983.00, arrears interest of \$91.67 and all other relevant interest, payable by Kelvin Palm.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits tax and interest on the basis of extreme financial hardship. The client received a financial aid package to attend a private secondary school. The package included a scholarship for tuition and a bursary for boarding and incidental expenses. The bursary amount was calculated using a needs test based on the client's family income. The client was unable to claim a tax credit for the tuition fees paid because he did not attend a post-secondary school, and he could not claim an education credit because it is not a designated educational institution. The client is a minor. He has no source of income. The client is unable to pay the liability himself and his family's income for 1999 was significantly below the established low income threshold for a family of five for the area where the client resides.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-15 31 janvier 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise concernant Kelvin Palm

C.P. 2001-18 9 janvier 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise d'impôt de 3 983,00 \$ et d'intérêt de 91,67 \$ exigibles selon la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, ainsi que de tous les autres intérêts y afférents, payables par Kelvin Palm.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret octroie une remise d'impôt et d'intérêt en raison de préjudice financier grave. Le client a reçu une offre d'aide financière qui lui a permis d'aller à une école secondaire privée. Cette offre a inclus une bourse pour les frais de scolarité et aussi une bourse d'entretien. Le montant de la bourse d'entretien a été calculé selon un examen de besoins en utilisant le revenu familial du client. Le client n'a pas pu demander le crédit pour frais de scolarité parce qu'il n'est pas allé à une école secondaire. De même, il n'a pas pu réclamer un crédit pour études parce que ce n'est pas un établissement d'enseignement agréé. Le client est un mineur. Il n'a aucune source de revenu. Il est incapable de payer ses impôts lui-même et le revenu de sa famille pour 1999 était considérablement inférieur au seuil de pauvreté établi pour une famille de cinq personnes pour la région où il réside.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-16 31 January, 2001

Enregistrement
TR/2001-16 31 janvier 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Certain Taxpayers Remission Order, 2000-2

Décret de remise visant certains contribuables, (2000-2)

P.C. 2001-19 9 January, 2001

C.P. 2001-19 9 janvier 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Certain Taxpayers Remission Order, 2000-2*.

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant certains contribuables, (2000-2)*, ci-après.

CERTAIN TAXPAYERS REMISSION ORDER, 2000-2

DÉCRET DE REMISE VISANT CERTAINS CONTRIBUTABLES, (2000-2)

1. Remission is hereby granted of an amount payable under the *Income Tax Act* by Henri Paradis on an excess contribution not exceeding \$7,500 that he made in 1989 to a registered retirement savings plan on the condition that the excess contribution is withdrawn from the plan within one year of the date of this Order.

1. Remise est accordée d'une somme payable en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* par Henri Paradis qui a versé une cotisation excédentaire ne dépassant pas 7 500 \$ en 1989 à un régime enregistré d'épargne-retraite à condition que cette cotisation excédentaire soit retirée de ce régime dans un délai d'un an suivant la date du présent décret.

2. Remission is hereby granted of the tax under Parts I and I.1 of the *Income Tax Act* of \$692.72 for the year 1996 payable by Chantal Compertino.

2. Remise est accordée à l'égard du montant de 692,72 \$ pour l'année 1996, payable par Chantal Compertino au titre de l'impôt sur le revenu des parties I et I.1 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Section 1 of this Order remits tax resulting from an excess 1989 RRSP contribution on the basis of unintended results in the application of the *Income Tax Act* since a timely withdrawal of the excess amount could not be made because of pending litigation. By the time CCRA officials advised the taxpayer about a similar test case he had already missed his opportunity to withdraw the excess contribution before the end of the year following the year the notice of assessment was received. Consequently, he could not claim the offsetting deduction equal to the amount of the excess contribution. Also, he was not given the same relief that was eventually granted to taxpayers involved in the test case.

L'article 1 du présent décret fait remise de l'impôt y afférent payable en raison du versement d'une somme excédentaire à un REÉR en 1989, et ce à cause du résultat non prévu de l'application de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, puisque ladite somme ne pouvait pas être retirée en temps voulu, parce que faisant l'objet d'un litige non encore réglé. Au moment où les fonctionnaires de l'ADRC ont avisé le contribuable qu'un litige portant sur une situation semblable à la sienne se trouvait devant les tribunaux, il était déjà trop tard pour qu'il puisse retirer sa cotisation excédentaire avant la fin de l'année suivant l'année où l'avis de cotisation a été reçu. Conséquemment, le contribuable ne pouvait pas demander une déduction correspondant au montant de la cotisation excédentaire. De plus, il n'a pas pu bénéficier du même traitement que celui qui a éventuellement été accordé aux contribuables impliqués dans le litige en question.

Section 2 remits tax on the basis of financial setback coupled with conditions that the taxpayer had no control including the receipt of a retroactive lump-sum payment which, if it had been received in the year that it was issued for, would have resulted in a lower tax liability.

L'article 2 du présent décret fait remise de l'impôt en raison de difficultés financières combinées à des conditions hors de la volonté du contribuable, notamment la réception d'un paiement forfaitaire rétroactif qui, s'il avait été reçu l'année où le montant aurait dû être payé, aurait donné lieu à une obligation fiscale moindre.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2001	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2001-35	22	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Light Vehicle Brake Systems).....	146
SOR/2001-36	23	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength).....	154
SOR/2001-37	24	Transport	Railway Safety Management System Regulations.....	163
SOR/2001-38	26	Transport Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Boating Restriction Regulations.....	174
SOR/2001-39	27	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000- No. 11 (Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area, Y.T.).....	186
SOR/2001-40	29	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000- No. 12 (Fishing Branch Ecological Reserve, Y.T.).....	190
SOR/2001-41	42	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations.....	193
SOR/2001-42	43	Foreign Affairs	Order Amending the Area Control List.....	196
SOR/2001-43	44	Foreign Affairs	Regulations Repealing the Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations..	198
SOR/2001-44	83	Environment	Regulations Amending the Federal Authorities Regulations.....	200
SOR/2001-45		Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order.....	203
SI/2001-09	12	Justice	Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order.....	205
SI/2001-10	13	Justice	Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order.....	206
SI/2001-11	14	Justice	Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order.....	207
SI/2001-12	15	Justice	Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order.....	208
SI/2001-13	16	National Revenue	Island Orthotics Ltd. Remission Order.....	209
SI/2001-14	17	National Revenue	Dianne Moroz Remission Order.....	210
SI/2001-15	18	National Revenue	Kelvin Palm Remission Order.....	211
SI/2001-16	19	National Revenue	Certain Taxpayers Remission Order, 2000-2.....	212

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order—Order Amending..... Access to Information Act	SI/2001-9	31/1/01	205	
Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order—Order Amending..... Access to Information Act	SI/2001-11	31/1/01	207	
Area Control List—Order Amending..... Export and Import Permits Act	SOR/2001-42	09/1/01	196	
Boating Restriction Regulations—Regulations Amending..... Canada Shipping Act	SOR/2001-38	09/1/01	174	
Certain Taxpayers Remission Order, 2000-2..... Financial Administration Act	SI/2001-16	31/1/01	212	n
Dianne Moroz Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2001-14	31/1/01	210	n
Exportation of Certain Goods to the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) Exemption Regulations—Regulations Repealing..... Export and Import Permits Act	SOR/2001-43	09/1/01	198	x
Federal Authorities Regulations—Regulations Amending..... Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2001-44	18/1/01	200	
Indian Bands Council Elections Order—Order Amending..... Indian Act	SOR/2001-45	22/1/01	203	
Island Orthotics Ltd. Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2001-13	31/1/01	209	n
Kelvin Palm Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2001-15	31/1/01	211	n
Motor Vehicle Safety Regulations (Light Vehicle Brake Systems)—Regulations Amending..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2001-35	09/1/01	146	
Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)—Regulations Amending..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2001-36	09/1/01	154	
Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order—Order Amending..... Privacy Act	SI/2001-10	31/1/01	206	
Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order—Order Amending..... Privacy Act	SI/2001-12	31/1/01	208	
Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 11 (Fishing Branch Wilderness Preserve and Habitat Protection Area, Y.T.)—Order..... Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/2001-39	09/1/01	186	n
Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory, 2000-No. 12 (Fishing Branch Ecological Reserve, Y.T.)—Order..... Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/2001-40	09/1/01	190	n
Railway Safety Management System Regulations..... Railway Safety Act	SOR/2001-37	09/1/01	163	n
Special Economic Measures (Federal Republic of Yugoslavia) Regulations—Regulations Amending..... Special Economic Measures Act	SOR/2001-41	09/1/01	193	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2001	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2001-35	22	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de freinage de véhicules légers).....	146
DORS/2001-36	23	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire).....	154
DORS/2001-37	24	Transports	Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.....	163
DORS/2001-38	26	Transports Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux	174
DORS/2001-39	27	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 11, Réserve écologique de Fishing Branch et zone d'habitat protégé, Yuk.)	186
DORS/2001-40	29	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 12, Réserve écologique de Fishing Branch, Yuk.)	190
DORS/2001-41	42	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie	193
DORS/2001-42	43	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des pays visés.....	196
DORS/2001-43	44	Affaires étrangères	Règlement abrogeant le Règlement sur l'exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)	198
DORS/2001-44	83	Environnement	Règlement modifiant le Règlement déterminant des autorités fédérales.....	200
DORS/2001-45		Affaires indiennes et du Nord canadien	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes.....	203
TR/2001-9	12	Justice	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)	205
TR/2001-10	13	Justice	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)	206
TR/2001-11	14	Justice	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)	207
TR/2001-12	15	Justice	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)	208
TR/2001-13	16	Revenu national	Décret de remise concernant Island Orthotics Ltd.	209
TR/2001-14	17	Revenu national	Décret de remise concernant Dianne Moroz	210
TR/2001-15	18	Revenu national	Décret de remise concernant Kelvin Palm	211
TR/2001-16	19	Revenu national	Décret de remise visant certains contribuables, (2000-2)	212

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Certains contribuables, (2000-2) — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-16	31/01/01	212	n
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information) — Décret modifiant le Décret Accès à l'information (Loi)	TR/2001-9	31/01/01	205	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information) — Décret modifiant le Décret Accès à l'information (Loi)	TR/2001-11	31/01/01	207	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels) — Décret modifiant le Décret..... Protection des renseignements personnels (Loi)	TR/2001-10	31/01/01	206	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels) — Décret modifiant le Décret..... Protection des renseignements personnels (Loi)	TR/2001-12	31/01/01	208	
Déterminant des autorités fédérales— Règlement modifiant le Règlement Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2001-44	18/1/01	200	
Dianne Moroz — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-14	31/01/01	210	n
Élection du conseil de bandes indiennes — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Indiens (Loi)	DORS/2001-45	22/1/01	203	
Exemption à l'égard de l'exportation de certaines marchandises vers la République fédérale de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) — Règlement abrogeant le Règlement..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2001-43	09/01/01	198	a
Interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 11, Réserve écologique de Fishing Branch et zone d'habitat protégé, Yuk.) — Décret..... Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/2001-39	09/01/01	186	n
Interdisant l'accès à des terrains du Yukon (2000-n° 12, Réserve écologique de Fishing Branch, Yuk.) — Décret..... Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/2001-40	09/01/01	190	n
Island Orthotics Ltd. — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-13	31/01/01	209	n
Kelvin Palm — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-15	31/01/01	211	n
Liste des pays visés — Décret modifiant Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2001-42	09/01/01	196	
Mesures économiques spéciales visant la République fédérative de Yougoslavie — Règlement modifiant le Règlement Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2001-41	09/01/01	193	
Restrictions à la conduite des bateaux — Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi)	DORS/2001-38	09/01/01	174	
Sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2001-36	09/01/01	154	
Sécurité des véhicules automobiles (systèmes de freinage de véhicules légers) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2001-35	09/01/01	146	
Système de gestion de la sécurité ferroviaire — Règlement..... Sécurité ferroviaire (Loi)	DORS/2001-37	09/01/01	163	n



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9