

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 11, 2012

OTTAWA, LE SAMEDI 11 FÉVRIER 2012

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 4, 2012, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2012 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 146, No. 6 — February 11, 2012

Government House	178
(orders, decorations and medals)	
Government notices	198
Notice of vacancies	203
Parliament	
House of Commons	206
Applications to Parliament	206
Commissions	207
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	215
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council	219
Proposed regulations	222
(including amendments to existing regulations)	
Index	267
Supplements	
Copyright Board	

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 146, n° 6 — Le 11 février 2012

Résidence du Gouverneur général	178
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	198
Avis de postes vacants	203
Parlement	
Chambre des communes	206
Demandes au Parlement	206
Commissions	207
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	215
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets	219
Règlements projetés	222
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	268
Suppléments	
Commission du droit d'auteur	

GOVERNMENT HOUSE**MILITARY VALOUR DECORATIONS**

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Military Valour Decorations as follows:

Medal of Military Valour

LIEUTENANT GUILLAUME FRÉDÉRIC CARON,
M.M.V., C.D.
Rimouski, Quebec

As part of an Operational Mentor and Liaison Team in Afghanistan from April to October 2009, Lieutenant Caron contributed to the battle group's operational success. While supervising an Afghan National Army company, he distinguished himself during combat operations through his courage on the battlefield, notably when he led the difficult recovery of an Afghan helicopter that had been shot down. Through his leadership, combat skills and tactical acumen, Lieutenant Caron has brought great credit to the Canadian Forces.

CORPORAL BRADLEY D. CASEY, M.M.V.
Pugwash, Nova Scotia

On February 18, 2010, Corporal Casey risked his life to provide treatment to a wounded Afghan National Army soldier. With bullets striking around him, he provided critical treatment and transported the casualty to the medical evacuation helicopter. Despite being under constant fire, Corporal Casey never wavered from his task, ensuring the provision of exceptional medical care to a fellow soldier.

CAPTAIN WILLIAM TODD FIELDING, M.M.V., C.D.
Niagara Falls, Ontario

On August 5, 2010, Captain Fielding's Chinook helicopter was struck by enemy fire, in Panjwayi, Afghanistan, causing the fuel tank to explode and rendering the aircraft nearly inoperable. With the helicopter in flames and the cockpit rapidly filling with smoke, Captain Fielding made the time-critical decision to land in enemy territory rather than fly to a friendly landing zone. His outstanding courage and devotion to duty allowed him to execute an emergency landing and then lead the evacuation of the burning aircraft. His actions no doubt saved the lives of all crew and passengers that day.

PRIVATE TONY RODNEY VANCE HARRIS, M.M.V.
Penfield, New Brunswick

On November 23, 2009, Private Harris was at Forward Operating Base Wilson, in Afghanistan, when insurgents unleashed a mortar attack. Without regard for his own safety, he ran to the scene of the impact and provided first aid to American soldiers. Noticing another soldier trapped inside a burning sea container, Private Harris went to his aid, single-handedly pulled him to safety and rendered life-saving first aid as rounds continued to fall. Private Harris' courageous and decisive actions under fire that day saved several lives and brought great credit to Canada.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS DE LA VAILLANCE MILITAIRE**

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations de la vaillance militaire suivantes :

Médaille de la vaillance militaire

LE LIEUTENANT GUILLAUME FRÉDÉRIC CARON,
M.V.M., C.D.
Rimouski (Québec)

Membre d'une équipe de liaison et de mentorat opérationnel en Afghanistan, d'avril à octobre 2009, le lieutenant Caron a contribué au succès opérationnel du groupement tactique. Supervisant une compagnie de l'Armée nationale afghane, il s'est distingué au cours d'opérations de combat par son courage sur le champ de bataille, notamment lorsqu'il a dirigé la récupération ardue d'un hélicoptère afghan qui avait été abattu. Par son leadership, ses aptitudes au combat et son acuité tactique, le lieutenant Caron a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LE CAPORAL BRADLEY D. CASEY, M.V.M.
Pugwash (Nouvelle-Écosse)

Le 18 février 2010, le caporal Casey a risqué sa vie pour prodiguer des soins à un soldat de l'Armée nationale afghane qui était blessé. Sous une pluie de tirs, il lui a administré des soins d'urgence et l'a transporté jusqu'à l'hélicoptère d'évacuation médicale. En dépit d'un feu nourri, le caporal Casey n'a jamais hésité à accomplir son devoir, en fournissant des soins médicaux exceptionnels à un compagnon d'armes.

LE CAPITAINE WILLIAM TODD FIELDING, M.V.M., C.D.
Niagara Falls (Ontario)

Le 5 août 2010, l'hélicoptère Chinook du capitaine Fielding a été touché en plein vol par des tirs ennemis, dans le district de Panjwayi, en Afghanistan, causant l'explosion du réservoir de carburant. Comme il ne pouvait presque plus maîtriser l'aéronef en feu et que la fumée envahissait rapidement le poste de pilotage, le capitaine Fielding a pris la décision d'atterrir en territoire ennemi, plutôt que de se diriger vers une zone alliée. Grâce à son courage et zèle exceptionnels, il a pu exécuter un atterrissage d'urgence et diriger l'évacuation de l'aéronef en flammes. Ses actions ont indéniablement sauvé la vie de tous les membres de l'équipage et des passagers.

LE SOLDAT TONY RODNEY VANCE HARRIS, M.V.M.
Penfield (Nouveau-Brunswick)

Le 23 novembre 2009, le soldat Harris était à la base d'opérations avancée Wilson, en Afghanistan, lorsque des insurgés ont lancé une attaque au mortier. Ignorant le danger, il s'est précipité sur le lieu de l'impact pour prodiguer les premiers soins à des soldats américains. Constatant la présence d'un autre soldat, qui était coincé dans un conteneur maritime en feu, le soldat Harris est allé à son secours, réussissant par lui-même à l'en extirper pour lui administrer ensuite des soins d'urgence, et ce, sous une pluie de tirs. Grâce aux actions courageuses et décisives du soldat Harris, ce jour-là, plusieurs vies ont été sauvées, pour le plus grand honneur du Canada.

MASTER CORPORAL ADAM HOLMES, M.M.V.
Kapuskasung, Ontario

From July 30 to August 2, 2010, Master Corporal Holmes displayed tremendous courage and continuous composure while coordinating exceptional fire support during a four-day combat operation. Constantly under fire, he willingly and repeatedly exposed himself to attack while identifying enemy positions and directing fire upon them. In addition, he single-handedly turned back a group of insurgents who had come within 50 metres of a friendly position. Master Corporal Holmes' valour and determination were critical to the success of the operation.

CAPTAIN MICHAEL A. MACKILLOP, M.M.V., C.D.
Calgary, Alberta

As commander of a reconnaissance platoon from October 2009 to May 2010, Captain MacKillop disrupted insurgent activities in a volatile sector of Afghanistan through his courageous and relentless engagement of the enemy. Often facing fierce resistance and fire from multiple directions, he remained composed during intense battles, calmly providing direction and constantly looking to gain the advantage. Captain MacKillop's exceptional leadership under fire and his ability to get the most from his soldiers were critical to consistently defeating insurgents in Afghanistan.

MASTER CORPORAL GILLES-REMI MIKKELSON, M.M.V.
Bella Coola, British Columbia

On November 1, 2009, a member of Master Corporal Mikkelson's joint Canadian-Afghan foot patrol was severely wounded by an improvised explosive device. During the ensuing ambush, Master Corporal Mikkelson selflessly crossed through intense enemy fire to provide life-saving first aid to the critically wounded Afghan soldier. Despite the danger, his outstanding courage saved a comrade's life and brought great credit to Canada and the Canadian Forces.

PRIVATE PHILIP MILLAR, M.M.V.
Lower Sackville, Nova Scotia

On November 23, 2009, Private Millar demonstrated great heroism during an insurgent attack on Forward Operating Base Wilson, in Afghanistan. With mortar bombs falling around him, he unhesitatingly ran to the impact area to provide first aid to a seriously wounded American soldier. Despite the danger, he remained with the casualty, fully exposed to the attack. Private Millar's courageous actions under fire allowed for the best possible treatment to his comrade and brought great credit to the Canadian Forces.

MASTER CORPORAL PAUL DOUGLAS MITCHELL,
M.M.V.
Weymouth, Nova Scotia

On June 5 and July 18, 2010, Master Corporal Mitchell's front line devotion to duty and courageous actions under fire were instrumental in the defeat of two sustained insurgent attacks. While repeatedly exposing himself to enemy fire and fearlessly maintaining his position, he inspired other soldiers and ultimately repelled the enemy attacks. Master Corporal Mitchell's selfless actions and disregard for his own safety undoubtedly saved the lives of his fellow soldiers.

LE CAPORAL-CHEF ADAM HOLMES, M.V.M.
Kapuskasung (Ontario)

Du 30 juillet au 2 août 2010, le caporal-chef Holmes a fait preuve d'un courage et d'un sang-froid extraordinaires, en coordonnant un appui-feu exceptionnel durant une opération de combat qui a duré quatre jours. Sous un feu nourri, il s'est volontairement exposé à des attaques, et ce, à maintes reprises, en tentant de repérer les positions ennemies pour y diriger ses tirs. Il a en outre fait reculer, à lui seul, un groupe d'insurgés qui s'était approché à 50 mètres d'une position amie. Le succès de l'opération a été en grande partie attribuable à la vaillance et la détermination du caporal-chef Holmes.

LE CAPITAINE MICHAEL A. MACKILLOP, M.V.M., C.D.
Calgary (Alberta)

À titre de commandant d'un peloton de reconnaissance, d'octobre 2009 à mai 2010, le capitaine MacKillop a perturbé les activités des rebelles dans une zone instable de l'Afghanistan, grâce à son courageux et inlassable engagement face à l'ennemi. Souvent confronté à une résistance féroce et à des tirs provenant de multiples directions, il n'a jamais perdu son sang-froid durant les intenses batailles, donnant calmement des instructions et cherchant constamment à gagner du terrain. Le leadership exceptionnel du capitaine MacKillop sous le feu ennemi et sa capacité d'obtenir le maximum d'efforts de ses soldats sont des facteurs qui ont contribué d'une manière importante aux défaites répétées des insurgés en Afghanistan.

LE CAPORAL-CHEF GILLES-REMI MIKKELSON, M.V.M.
Bella Coola (Colombie-Britannique)

Le 1^{er} novembre 2009, un membre de la patrouille à pied conjointe canado-afghane du caporal-chef Mikkelson a été grièvement blessé par un engin explosif improvisé. Durant l'embuscade qui en a résulté, le caporal-chef Mikkelson a accouru sans hésiter, sous le feu nourri de l'ennemi, pour administrer les premiers soins à un soldat afghan grièvement blessé. Malgré le danger, il a, par son courage hors du commun, sauvé la vie d'un camarade et fait grand honneur au Canada et aux Forces canadiennes.

LE SOLDAT PHILIP MILLAR, M.V.M.
Lower Sackville (Nouvelle-Écosse)

Le 23 novembre 2009, le soldat Millar a fait preuve d'un grand héroïsme lors d'une attaque des insurgés à la base d'opérations avancées Wilson, en Afghanistan. Malgré les obus de mortier lancés sans relâche autour de lui, il n'a pas hésité à courir jusqu'à la zone d'impact pour prodiguer les premiers soins à un soldat américain grièvement blessé. Bien qu'il fût pleinement exposé au danger que représentait cette attaque, il est resté aux côtés de la victime. Par ses actions courageuses sous le feu ennemi, le soldat Millar a fourni les meilleurs soins possibles à son camarade, et a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LE CAPORAL-CHEF PAUL DOUGLAS MITCHELL, M.V.M.
Weymouth (Nouvelle-Écosse)

Les 5 juin et 18 juillet 2010, grâce à son sens du devoir et à son courage, le caporal-chef Mitchell a contribué d'une manière importante à la défaite de deux attaques soutenues des insurgés. En s'exposant à maintes reprises au feu ennemi et en maintenant sa position, il a été une source d'inspiration pour les autres soldats et a réussi, avec eux, à repousser les attaques de l'ennemi. Par ses actes désintéressés et au mépris de sa propre sécurité, le caporal-chef Mitchell a incontestablement sauvé la vie de ses compagnons d'armes.

PRIVATE JOHN NELSON, M.M.V.
Wiseton, Saskatchewan

On June 16, 2010, Private Nelson's foot patrol came under attack by insurgents on three sides, in Afghanistan. Upon hearing of a casualty, Private Nelson, under his own initiative, rushed headlong into the raging battle to reach his wounded comrade. Bullets rained around them as he administered first aid. While risking his own life, Private Nelson displayed courage, composure and selflessness as he rendered the necessary assistance to save the life of a fellow Canadian soldier.

MASTER CORPORAL MARC-ANDRÉ J. M. ROUSSEAU,
M.M.V.
La Sarre, Québec

On August 3, 2010, while Master Corporal Rousseau was conducting an exercise with a group of civilians at the Kandahar Airfield, insurgents blew a hole in the fence in an attempt to force their way inside. Despite being under heavy fire, Master Corporal Rousseau led two comrades over exposed ground, occupied a nearby vehicle and aggressively engaged the enemy. Without regard for his own safety, Master Corporal Rousseau demonstrated outstanding leadership and courage, which proved vital to winning the battle and saving countless lives on the airfield.

SERGEANT GRAHAM MARC VERRIER, M.M.V., C.D.
Winnipeg, Manitoba

On July 31, 2010, Sergeant Verrier's patrol was caught in open terrain by an insurgent ambush, during an operation in Afghanistan. Despite being fully exposed to enemy fire, he immediately initiated a frontal assault on the enemy position. He also inspired his fellow soldiers to follow and relentlessly engaged the insurgents until they broke contact. Sergeant Verrier's selfless, courageous and decisive actions under fire were critical to protecting the remainder of his platoon and defeating the enemy ambush.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[6-1-o]

LE SOLDAT JOHN NELSON, M.V.M.
Wiseton (Saskatchewan)

Le 16 juin 2010, en Afghanistan, le soldat Nelson faisait partie d'une patrouille à pied, lorsque celle-ci a été attaquée de trois côtés par des insurgés. En apprenant qu'un de ses camarades était blessé, le soldat Nelson s'est précipité, de son propre gré, dans la bataille pour aller au secours de son camarade. Sous une pluie de tirs, il lui a administré les premiers soins. Alors qu'il risquait sa propre vie, le soldat Nelson a fait preuve de courage, de sang-froid et d'altruisme afin de fournir l'aide requise pour sauver la vie d'un soldat canadien.

LE CAPORAL-CHEF MARC-ANDRÉ J. M. ROUSSEAU,
M.V.M.
La Sarre (Québec)

Le 3 août 2010, alors que le caporal-chef Rousseau dirigeait un exercice avec un groupe de civils à l'aérodrome de Kandahar, des insurgés ont percé la clôture pour tenter de s'introduire sur le terrain d'aviation. Malgré les tirs incessants, le caporal-chef Rousseau a guidé deux camarades en terrain découvert pour aller occuper un véhicule qui se trouvait à proximité et donner la riposte à l'ennemi. Sans se soucier du danger qu'il courrait, le caporal-chef a fait preuve d'un leadership et d'un courage remarquable, ce qui a permis de remporter la victoire dans cette bataille et de sauver une multitude de vies sur le terrain d'aviation.

LE SERGENT GRAHAM MARC VERRIER, M.V.M., C.D.
Winnipeg (Manitoba)

Le 31 juillet 2010, la patrouille du sergent Verrier a été prise en terrain découvert dans une embuscade tendue par des insurgés, durant une opération en Afghanistan. Bien qu'entièrement exposé au feu ennemi, le sergent Verrier a immédiatement organisé une attaque frontale sur la position ennemie. Il a également incité ses compagnons d'armes à le suivre et à engager les insurgés sans relâche, jusqu'à ce que ceux-ci abandonnent leur attaque. Les actes désintéressés, courageux et décisifs du sergent Verrier ont joué un rôle crucial, puisqu'ils ont permis de protéger le reste du peloton et de faire échec à l'ennemi.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[6-1-o]

MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

*Meritorious Service Cross
(Military Division)*

LIEUTENANT-GENERAL JOSEPH JACQUES CHARLES
BOUCHARD, C.M.M., M.S.C., C.D.
Chicoutimi, Québec

From March to September 2011, Lieutenant-General Bouchard was the Commander, Combined Joint Task Force (CJTF) Unified Protector. In a complex political environment, he developed a campaign plan that put pressure on the entrenched regime while

DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

*Croix du service méritoire
(division militaire)*

LE LIEUTENANT-GÉNÉRAL JOSEPH JACQUES
CHARLES BOUCHARD, C.M.M., C.S.M., C.D.
Chicoutimi (Québec)

De mars à septembre 2011, le lieutenant-général Bouchard a été le commandant de la Force opérationnelle interarmées multinationale (FOIM) Unified Protector. Dans un environnement politique complexe, il a élaboré un plan de campagne qui a permis

successfully synchronizing the efforts of multiple nations. Leading an intricate combination of multinational naval and air forces, Lieutenant-General Bouchard brought great credit to Canada with his demonstration of exceptional operational and strategic acumen, which helped to protect the citizens of Libya from harm during this period of civil strife.

COLONEL CHRISTIAN DROUIN, M.S.C., C.D.
Montréal, Quebec

As commander of the Air Wing in Afghanistan from November 2009 to September 2010, Colonel Drouin was instrumental in developing the squadron's capability so that it could fully support operations. While promoting the strength of combat aviation to an unprecedented degree, he ensured Canada's leadership within several multinational operations, including one of the largest air-mobile operations in the history of Canada's efforts in Afghanistan. Colonel Drouin is a first-rate leader and innovator, and his outstanding command was pivotal to operational success.

BRIGADIER-GENERAL JOSEPH MARCEL
MARQUIS HAINSE, M.S.C., C.D.
Saint-Joseph-de-Coleraine, Quebec

As deputy commander, Regional Command South in Afghanistan, from April 2007 to January 2008, Brigadier-General Hainse demonstrated leadership and drew upon his experience to assist international efforts in Afghanistan. An inspiration to everyone under his command and a first-rate ambassador for Canada, he quickly earned the trust of Afghan partners and of the coalition. Brigadier-General Hainse's generous contribution proved indispensable to the success of the mission, earning international praise for Canada.

COLONEL SIMON CHARLES HETHERINGTON,
M.S.C., C.D.
Oakville, Ontario

Colonel Hetherington served as deputy commander of Joint Task Force Afghanistan from November 2009 to September 2010. His dedication and integrity helped to maintain campaign momentum despite an increasingly demanding operational tempo. With exceptional leadership abilities, he assumed command of the task force at a critical juncture in the mission, which strengthened Canada's credibility with our allies and kept the task force focused. Colonel Hetherington's professionalism was critical to the success of the mission, and brought great credit to the Canadian Forces. This is the second Meritorious Service Cross for Colonel Hetherington.

ADMIRAL MICHAEL GLENN MULLEN, M.S.C.
(United States Navy)
Los Angeles, California, U.S.A.

As chairman of the United States Joint Chiefs of Staff from October 2007 to September 2011, Admiral Mullen was an outstanding pillar of support to the Canadian Forces. Operating at the highest strategic and political levels, he remained continually responsive to Canadian concerns around the world. A catalyst for co-operation among multiple government agencies in Canada and the United States, he promoted a collaborative and collective approach to continental security. He also proved to be a strong supporter of the Canadian Forces' mission in Afghanistan. Admiral

d'exercer des pressions sur le régime retranché, tout en synchronisant avec succès les efforts de plusieurs pays. À la tête d'un regroupement compliqué de forces navales et aériennes multinationales, le lieutenant-général Bouchard a fait grand honneur au Canada, en faisant preuve d'une acuité opérationnelle et stratégique hors du commun, aidant ainsi à protéger du danger les citoyens de la Libye durant cette période de conflit civil.

LE COLONEL CHRISTIAN DROUIN, C.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

À titre de commandant de l'Escadre aérienne en Afghanistan de novembre 2009 à septembre 2010, le colonel Drouin a su développer de façon impressionnante la capacité de l'escadre afin qu'elle puisse pleinement appuyer les opérations. Tout en faisant la promotion de la force de l'aviation de combat à un degré sans précédent, il a veillé à assurer le leadership du Canada dans de nombreuses opérations multinationales, y compris une des plus importantes opérations aéromobiles de l'histoire des efforts canadiens en Afghanistan. Le commandement exceptionnel du colonel Drouin, leader et innovateur de première classe, a été primordial au succès opérationnel.

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL JOSEPH MARCEL
MARQUIS HAINSE, C.S.M., C.D.
Saint-Joseph-de-Coleraine (Québec)

À titre de commandant-adjoint du Commandement de la Région Sud en Afghanistan d'avril 2007 à janvier 2008, le brigadier-général Hainse a su faire preuve de leadership et mettre à contribution son expérience envers les efforts internationaux en Afghanistan. Source d'inspiration pour tous ceux sous son commandement et ambassadeur de première classe pour le Canada, il a rapidement gagné la confiance de nos partenaires afghans ainsi que celle de la coalition. La généreuse contribution du brigadier-général Hainse a été indispensable au succès de la mission, attirant les louanges internationales sur le Canada.

LE COLONEL SIMON CHARLES HETHERINGTON,
C.S.M., C.D.
Oakville (Ontario)

Le colonel Hetherington a agi à titre de commandant adjoint de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de novembre 2009 à septembre 2010. Son dévouement et son intégrité ont permis de conserver la campagne sur sa lancée malgré un rythme opérationnel de plus en plus exigeant. Grâce à ses capacités exceptionnelles de chef, il a assumé le commandement de la force opérationnelle à un moment déterminant de la mission, conférant au Canada une crédibilité accrue aux yeux de nos alliés et permettant à la force opérationnelle de rester axée sur les opérations. Le professionnalisme du colonel Hetherington a joué un rôle prépondérant dans le succès de la mission, en plus de faire grand honneur aux Forces canadiennes. Il s'agit de la deuxième Croix du service méritoire pour le colonel Hetherington.

L'AMIRAL MICHAEL GLENN MULLEN, C.S.M.
(Marine américaine)
Los Angeles, Californie (États-Unis)

À titre de président de l'instance collégiale des chefs d'état-major des États-Unis, d'octobre 2007 à septembre 2011, l'amiral Mullen a été d'un extraordinaire soutien aux Forces canadiennes. Chargé d'agir aux plus hauts niveaux stratégiques et politiques, il n'en est pas moins toujours demeuré sensible aux préoccupations des Canadiens partout dans le monde. Véritable agent catalyseur de la coopération entre les multiples organismes gouvernementaux canadiens et américains, il a favorisé une approche collaborative et collective en matière de sécurité continentale. Il n'a pas

Mullen's unparalleled service, vision and leadership were of exceptional benefit to the Canadian Forces.

CHIEF WARRANT OFFICER SHAWN DOUGLAS STEVENS,
M.S.C., M.S.M., C.D.
Port Arthur, Ontario

Chief Warrant Officer Stevens was the regimental sergeant-major of the battle group in Afghanistan from October 2009 to May 2010. His exacting standards and attention to detail enabled every soldier in the unit to succeed during intense operations. Whether providing sage advice to senior leaders or sharing the risk with ground troops, he enabled the battle group to work as a unified fighting force. His outstanding leadership and professionalism ensured operational success and brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

BRIGADIER-GENERAL JONATHAN HOLBERT VANCE,
O.M.M., M.S.C., C.D.
Tweed, Ontario

From June to September 2010, Brigadier-General Vance demonstrated exemplary leadership in his second tour as commander of Joint Task Force Afghanistan. Under extremely challenging conditions, he distinguished himself as a master of counter-insurgency warfare. Demonstrating outstanding dedication and professionalism, Brigadier-General Vance provided leadership to coalition and Afghan soldiers, which significantly advanced NATO efforts in Afghanistan and enhanced Canada's international reputation. This is the second Meritorious Service Cross for Brigadier-General Vance.

CHIEF WARRANT OFFICER JOSEPH SIMON ARMAND
VINET, M.M.M., M.S.C., C.D.
Longueuil, Quebec

As regimental sergeant-major of Joint Task Force Afghanistan from November 2009 to September 2010, Chief Warrant Officer Vinet was committed to each and every soldier in his group, which was critical to maintaining a cohesive fighting force during intense combat operations. He regularly lived and patrolled with his soldiers and established solid links with American troops under Canadian command, ensuring that fallen Americans received the same honours and memorialization as their Canadian comrades-in-arms. Chief Warrant Officer Vinet's leadership and outstanding professionalism were pivotal to operational success and brought great credit to Canada.

LIEUTENANT-COLONEL FRANCIS JEROME WALSH,
M.S.C., C.D.
Ottawa, Ontario

As commanding officer of the battle group in Afghanistan from October 2009 to May 2010, Lieutenant-Colonel Walsh marshalled significant gains on the battlefield. An innovative commander who led from the front, he inspired his multinational battle group. His unit overcame many complex challenges as he led soldiers in operations that enhanced security and stability in the volatile Panjwayi district, a former insurgent stronghold. Lieutenant-Colonel Walsh's exemplary leadership was critical to the success of the mission in Afghanistan. He brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

ménagé non plus son appui à la mission des Forces canadiennes en Afghanistan. Les Forces canadiennes ont grandement bénéficié du travail, de la vision et du leadership de l'amiral Mullen.

L'ADJUDANT-CHEF SHAWN DOUGLAS STEVENS,
C.S.M., M.S.M., C.D.
Port Arthur (Ontario)

L'adjudant-chef Stevens était le sergent-major régimentaire du groupement tactique en Afghanistan d'octobre 2009 à mai 2010. Ses normes exigeantes et l'attention qu'il porte aux détails ont permis à chacun des soldats de l'unité de mener à bien les opérations intenses qui leur étaient confiées. Que ce soit en prodiguant des conseils avisés aux hauts dirigeants ou en répartissant les risques entre les troupes terrestres, il a incité le groupement tactique à s'unir pour travailler comme une seule force combattante. Son leadership et son professionnalisme remarquables ont assuré le succès des opérations et ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL JONATHAN HOLBERT VANCE,
O.M.M., C.S.M., C.D.
Tweed (Ontario)

De juin à septembre 2010, le brigadier-général Vance a fait preuve d'un leadership exemplaire lors de sa deuxième mission à titre de commandant de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan. Il s'est distingué comme maître de la guerre anti-insurrectionnelle, et ce, dans des conditions extrêmement difficiles. Témoignant d'un dévouement et d'un professionnalisme extraordinaires, le brigadier-général Vance a assumé la direction de soldats de la coalition et de soldats afghans, ce qui a considérablement favorisé les efforts de l'OTAN en Afghanistan et rehaussé la réputation internationale du Canada. Il s'agit de la seconde Croix du service méritoire du brigadier-général Vance.

L'ADJUDANT-CHEF JOSEPH SIMON ARMAND VINET,
M.M.M., C.S.M., C.D.
Longueuil (Québec)

En sa qualité de sergent-major régimentaire de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de novembre 2009 à septembre 2010, l'adjudant-chef Vinet avait à cœur de chacun des soldats de son groupe, ce qui a eu un effet déterminant sur le maintien d'une force combattante cohésive durant des opérations de combat intenses. Il a régulièrement vécu et patrouillé avec ses soldats et a établi des liens solides avec les troupes américaines sous commandement canadien en veillant à ce que les Américains morts au combat reçoivent les mêmes honneurs et fassent l'objet des mêmes cérémonies que leurs compagnons d'armes canadiens. Le leadership et le professionnalisme exceptionnel de l'adjudant-chef Vinet ont été décisifs dans le succès des opérations et ont fait grand honneur au Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL FRANCIS JEROME WALSH,
C.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

En sa qualité de commandant du groupement tactique en Afghanistan d'octobre 2009 à mai 2010, le lieutenant-colonel Walsh a accumulé des gains notables sur le champ de bataille. Commandant novateur qui dirigeait à partir du front, il a été une source d'inspiration pour son groupement tactique multinational. L'unité a surmonté de nombreuses difficultés complexes au cours des missions qu'il a dirigées dans le but d'accroître la sécurité et la stabilité du district de Panjwayi, l'ancienne place forte des insurgés reconnue pour sa dangerosité. Le leadership exemplaire du lieutenant-colonel Walsh a joué un rôle prépondérant dans le succès de la mission en Afghanistan. Il a fait grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

ADMIRAL JAMES ALEXANDER WINNEFELD, JR., M.S.C.
(United States Navy)
Colorado Springs, Colorado, U.S.A.

As Commander North American Aerospace Defence Command (NORAD) and United States Northern Command (USNORTHCOM) from May 2010 to July 2011, Admiral Winnefeld distinguished himself by strengthening the Tri-Command relationship between NORAD, USNORTHCOM and Canada Command. His leadership and collaboration were instrumental in furthering Canada–United States areas of co-operation in the North and in engagement initiatives with Mexico. Admiral Winnefeld's exceptional leadership ensured effective intergovernmental and military co-operation, and created an environment of mutual trust, ultimately strengthening the defence and security of both countries.

*Meritorious Service Medal
(Military Division)*

LIEUTENANT-COLONEL RONALD ALLAN ALLISON,
M.S.M., C.D.
Miramichi, New Brunswick

As the deputy commanding officer of Task Force Jerusalem from July 2009 to October 2010, Lieutenant-Colonel Allison demonstrated leadership and initiative while conducting security sector reform with Palestinian security forces. His mentorship of Palestinian battalion commanders, as well as the implementation of a modern, operational-level command and control capability, were crucial to expanding the capacity of Palestinian security forces. Lieutenant-Colonel Allison's selfless dedication and exemplary leadership contributed directly to the task force's success and brought great credit to the Canadian Forces.

COLONEL DAVID EDWARD BARR, M.S.M., C.D.
Victoria, British Columbia

From 2007 through 2010, Colonel Barr served as chief of staff and deputy commander of Joint Task Force Games. He played a significant role in the Canadian Forces' provision of security support to the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games. The success of this operation was largely due to his dedication and his adaptation, implementation and execution of the operational planning process in a multi-agency environment. Colonel Barr's leadership, professionalism and distinctive accomplishments have brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

MAJOR ANNIE BOUCHARD, M.S.M., C.D.
Roberval, Quebec

Following the catastrophic earthquake that struck Haiti in 2010, Major Bouchard, as a first responder, commanded a medical platoon from January to February of that year. Despite the physical and mental challenges of administering medical treatment in such a horrifying environment, she provided critical care to countless wounded, while keeping watch over her team's morale and well-being. Major Bouchard's selfless actions alleviated the suffering of many victims of the earthquake, leaving a lasting impression of Canadian compassion in Léogâne, Haiti.

L'AMIRAL JAMES ALEXANDER WINNEFELD, JR., C.S.M.
(Marine américaine)
Colorado Springs, Colorado (États-Unis)

À titre de commandant du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et de l'United States Northern Command (USNORTHCOM), de mai 2010 à juillet 2011, l'amiral Winnefeld s'est distingué en raffermissant les liens entre les trois commandements, soit ceux de NORAD, de l'USNORTHCOM et de Commandement Canada. Son leadership et sa collaboration ont sans contredit aidé à élargir les champs de coopération canado-américaine dans le Nord et à faire progresser les initiatives d'engagement avec le Mexique. Par son leadership exceptionnel, l'amiral Winnefeld a su établir une collaboration intergouvernementale et une coopération militaire des plus efficaces et créer un environnement de confiance mutuelle, contribuant ainsi au renforcement de la défense et de la sécurité des deux pays.

*Médaille du service méritoire
(division militaire)*

LE LIEUTENANT-COLONEL RONALD ALLAN ALLISON,
M.S.M., C.D.
Miramichi (Nouveau-Brunswick)

À titre de commandant adjoint de la Force opérationnelle Jérusalem de juillet 2009 à octobre 2010, le lieutenant-colonel Allison a fait preuve de leadership et d'initiative en menant une réforme du secteur de la sécurité avec les forces de sécurité palestiniennes. Le mentorat qu'il a exercé auprès de commandants de bataillons palestiniens ainsi que sa mise en œuvre d'une capacité moderne de commandement et de contrôle de niveau opérationnel ont été essentiels au renforcement de la capacité des forces de sécurité palestiniennes. Par son dévouement désintéressé et son leadership exemplaire, le lieutenant-colonel Allison a directement contribué au succès de la force opérationnelle, faisant ainsi grand honneur aux Forces canadiennes.

LE COLONEL DAVID EDWARD BARR, M.S.M., C.D.
Victoria (Colombie-Britannique)

De 2007 à 2010, le colonel Barr a agi à titre de chef d'état-major et commandant adjoint de la Force opérationnelle interarmées (Jeux). Il a joué un rôle important dans la prestation du soutien à la sécurité fourni par les Forces canadiennes aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Le succès de cette opération est en grande partie attribuable à son dévouement et au fait qu'il a su efficacement adapter, mettre en place et exécuter le processus de planification opérationnel en fonction d'un milieu réunissant plusieurs organismes. Le leadership du colonel Barr ainsi que son professionnalisme et ses remarquables accomplissements ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

LE MAJOR ANNIE BOUCHARD, M.S.M., C.D.
Roberval (Québec)

À titre de premier intervenant après le séisme dévastateur en Haïti, le major Bouchard a dirigé un peloton médical de janvier à février 2010. Malgré les défis physiques et mentaux que représentait l'administration de traitements médicaux dans cet environnement effroyable, elle a donné des soins cruciaux à un vaste nombre de blessés tout en surveillant le moral et le bien-être de son équipe. Les actes altruistes du major Bouchard ont allégé les souffrances de nombreuses victimes du séisme, laissant un souvenir indélébile de la compassion canadienne à Léogâne, en Haïti.

MASTER CORPORAL DANNY DENIS BOYD, M.S.M., C.D.
La Tuque, Quebec

Master Corporal Boyd's leadership and technical skills greatly improved the efficiency of the Fire Support Coordination Centre within Joint Task Force Afghanistan Headquarters during his deployment from November 2009 to September 2010. In addition to developing a method that enhanced information management, he was selected to brief an American unit on the Centre's procedures, helping them integrate seamlessly into the area of operations. Master Corporal Boyd's dedicated efforts enhanced the Centre's ability to ensure the effective delivery of fire support.

COLONEL SHANE ANTHONY BRENNAN, M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

From September 2009 to May 2010, Colonel Brennan's performance as commander of the Operational Mentor and Liaison Team was essential to building Afghan National Army capacity. Whether interacting with senior Afghan leaders or sharing the risk with soldiers on the ground, he forged strong relationships among members of the multinational contingent. He was critical to transitioning the coalition's focus from mentoring the Afghans to conducting fully partnered operations. Colonel Brennan's remarkable efforts were crucial to mission success, bringing great credit to Canada. This is the second Meritorious Service Medal awarded to Colonel Brennan.

**MASTER WARRANT OFFICER RAYMOND JOSEPH
BRODEUR, M.S.M., C.D.**
Lafleche, Saskatchewan

As the sergeant-major of the Charlie Company Combat Team, in Afghanistan from September 2009 to April 2010, Master Warrant Officer Brodeur set high standards for his soldiers, which contributed to their success during counter-insurgency operations. His advice and tactical acumen contributed to the team's successful conduct of operations that increased stability within the highly volatile Panjwayi District. Master Warrant Officer Brodeur distinguished himself as an experienced and exceptional leader who was critical to the success of his battle group's operations.

CORPORAL BOBBY BROWN, M.S.M.
Holland Centre, Ontario

On December 26, 2008, a massive improvised explosive device launched Corporal Brown's vehicle into the air, killing the driver instantly and causing several other casualties. After being temporarily knocked unconscious, Corporal Brown moved to the burning vehicle to provide first aid. Despite the intense heat and smoke, his resolve never wavered as he helped those wounded by the blast. Throughout this tragic event, Corporal Brown demonstrated tremendous character, devotion to duty and true leadership with actions that inspired his fellow soldiers.

**LIEUTENANT-COLONEL KENNETH FREEMAN
BUTTERWORTH, M.S.M., C.D.**
Glace Bay, Nova Scotia

As the chief of staff of Task Force Tampa from May 2007 to June 2010, Lieutenant-Colonel Butterworth served as a critical

LE CAPORAL-CHEF DANNY DENIS BOYD, M.S.M., C.D.
La Tuque (Québec)

Par son leadership et ses compétences techniques, le caporal-chef Boyd a accru l'efficacité du Centre de coordination des feux d'appui au quartier général de la Force opérationnelle interarmées Afghanistan, durant son affectation de novembre 2009 à septembre 2010. Ayant développé une méthode permettant d'améliorer la gestion de l'information, il a en outre été choisi pour donner une séance d'information sur les procédures utilisées au Centre à une unité américaine, afin que celle-ci puisse s'intégrer parfaitement dans la zone d'opérations. Grâce à ses efforts dévoués, le caporal-chef Boyd a augmenté la capacité du Centre de fournir efficacement un tir d'appui direct.

LE COLONEL SHANE ANTHONY BRENNAN, M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

De septembre 2009 à mai 2010, l'excellent travail accompli par le colonel Brennan en tant que commandant de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel a été essentiel au renforcement de la capacité de l'Armée nationale afghane. Aussi bien dans ses interactions avec de hauts responsables afghans qu'aux côtés des soldats lors d'opérations risquées sur le terrain, il a noué de solides relations parmi les membres du contingent multinational. Il a joué un rôle crucial dans la transition qui a permis de transformer le mandat de mentorat des Afghans en celui de partenariat complet avec eux pour la conduite d'opérations militaires. Les efforts remarquables du colonel Brennan ont été essentiels au succès de cette mission, laquelle a grandement rehaussé la réputation du Canada. Il s'agit de la deuxième Médaille du service méritoire décernée au colonel Brennan.

**L'ADJUDANT-MAÎTRE RAYMOND JOSEPH
BRODEUR, M.S.M., C.D.**
Lafleche (Saskatchewan)

L'adjudant-maître Brodeur, en sa qualité de sergent-major de l'équipe de combat de la Compagnie C en Afghanistan de septembre 2009 à avril 2010, a établi des normes élevées pour ses soldats, ce qui a contribué à leur réussite lors des opérations anti-insurrectionnelles. Ses conseils et son sens tactique ont contribué à la bonne marche des opérations de l'équipe, qui a accru la stabilité dans le district très explosif de Panjwayi. L'adjudant-maître Brodeur s'est distingué comme chef expérimenté et exceptionnel dont le rôle a été essentiel à la réussite des opérations de son groupement tactique.

LE CAPORAL BOBBY BROWN, M.S.M.
Holland Centre (Ontario)

Le 26 décembre 2008, un énorme dispositif explosif de circonstance a projeté dans les airs le véhicule dans lequel se trouvait le caporal Brown, tuant instantanément le conducteur et blessant plusieurs autres personnes. Après avoir repris conscience, le caporal Brown est allé fournir les premiers soins aux victimes du véhicule en feu. Malgré la fumée et l'intensité de la chaleur, il a continué sans relâche à aider les blessés. Lors de ce tragique incident, le caporal Brown a fait preuve d'une extraordinaire force de caractère, d'un sens du devoir exemplaire et d'un véritable leadership en agissant d'une manière qui a inspiré ses compagnons d'armes.

**LE LIEUTENANT-COLONEL KENNETH FREEMAN
BUTTERWORTH, M.S.M., C.D.**
Glace Bay (Nouvelle-Écosse)

En tant que chef d'état-major de la Force opérationnelle Tampa de mai 2007 à juin 2010, le lieutenant-colonel Butterworth a joué

information conduit between United States Central Command and the Canadian Forces. Lieutenant-Colonel Butterworth's leadership and professionalism enabled the enhancement of the operational effectiveness of the Canadian Forces in Afghanistan. His efforts achieved support for troop increases and the loan of equipment while gaining considerable credit and recognition for Canada.

LIEUTENANT-COLONEL MARIE ANNABELLE JENNIE
CARIGNAN, M.S.M., C.D.
Asbestos, Quebec

From November 2009 to September 2010, Lieutenant-Colonel Carignan demonstrated outstanding command of the Task Force Kandahar Engineer Regiment, ensuring that the necessary support was provided to Canadian and coalition forces in Afghanistan. With superb leadership abilities, she oversaw the completion of infrastructure and development projects, and effectively synchronized the efforts of military and civilian agencies. In addition, she provided support to newly arrived American forces without compromising support to Canadians. Lieutenant-Colonel Carignan's remarkable efforts were critical to operational success.

CAPTAIN BREEN CARSON, M.S.M.
Toronto, Ontario

From October 2009 to February 2010, Captain Carson's exceptional mentorship of multiple companies of the Afghan National Army enhanced their capabilities and contributed to the success of Canadian efforts in Afghanistan. In addition to providing front line leadership during multiple enemy contacts and improvised explosive device finds, Captain Carson established a comprehensive training plan that furthered the partnering concept between the Afghan National Army and the battle group. Captain Carson's superb professionalism and unwavering dedication has brought great credit to the Canadian Forces.

LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston, Ontario

Lieutenant-Colonel Cochrane served as commanding officer of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing Theatre Support Element at Camp Mirage, from June to December 2009. His leadership was critical to maintaining airlift support for operations in Afghanistan and his diplomatic skills enabled him to establish relationships with the host nation that benefited Canadian and coalition operations, both at Camp Mirage and in Afghanistan. Lieutenant-Colonel Cochrane's exemplary dedication, tact and operational focus contributed to the success of the Afghan mission, and enhanced Canada's international reputation.

CORPORAL ERIC DANIEL DIONNE, M.S.M.
Boucherville, Quebec

While deployed to Afghanistan from April to October 2009, Corporal Dionne was instrumental in successful operations and the mentorship of Afghan soldiers. During repeated engagements, his courage under fire inspired both his Canadian and Afghan comrades to persevere. He also took it upon himself to mentor his protégés in reconnaissance tactics, English-language skills and

un rôle crucial en agissant comme canal d'information entre le commandement central américain et les Forces canadiennes. Le lieutenant-colonel Butterworth a aidé, par son leadership et son professionnalisme, à accroître l'efficacité opérationnelle des Forces canadiennes en Afghanistan. Ses efforts se sont traduits par une augmentation du soutien nécessaire aux troupes et par le prêt de matériel, sans compter les bénéfices considérables et la reconnaissance qu'en a retirés le Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL MARIE ANNABELLE
JENNIE CARIGNAN, M.S.M., C.D.
Asbestos (Québec)

De novembre 2009 à septembre 2010, le lieutenant-colonel Carignan a assuré un commandement extraordinaire du Régiment du génie de la Force opérationnelle à Kandahar, veillant à ce que le soutien nécessaire soit apporté aux Forces canadiennes et aux forces de la coalition en Afghanistan. C'est avec un superbe leadership qu'elle a supervisé l'achèvement des projets d'infrastructure et de développement, et qu'elle a synchronisé efficacement les efforts des organismes militaires et civils. En outre, elle a apporté du soutien aux forces américaines nouvellement arrivées sans pour autant compromettre celui offert aux Canadiens. Les efforts remarquables du lieutenant-colonel Carignan ont été essentiels à la réussite opérationnelle.

LE CAPITAINE BREEN CARSON, M.S.M.
Toronto (Ontario)

Entre octobre 2009 et février 2010, l'encadrement exceptionnel de multiples compagnies de l'Armée nationale afghane, assuré par le capitaine Carson, a permis d'améliorer les capacités de celles-ci et a contribué à la réussite des efforts canadiens en Afghanistan. En plus d'avoir fait preuve de leadership sur la ligne de front pendant de multiples contacts avec l'ennemi et lors des découvertes de dispositifs explosifs de circonstance, le capitaine Carson a établi un plan d'entraînement exhaustif qui a favorisé le concept de partenariat entre l'Armée nationale afghane et le groupement tactique. Le professionnalisme remarquable du capitaine Carson ainsi que son dévouement indéfectible ont fait grandement honneur aux Forces canadiennes.

LE LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston (Ontario)

Le lieutenant-colonel Cochrane a servi comme commandant de l'élément de soutien en théâtre de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, au Camp Mirage, de juin à décembre 2009. Son leadership a été crucial pour ce qui est du maintien du soutien en transport aérien dans le cadre des opérations en Afghanistan, et ses aptitudes diplomatiques lui ont permis d'établir des relations avec le pays hôte qui ont été bénéfiques aux opérations du Canada et de la coalition, au Camp Mirage et en Afghanistan. Le dévouement, le tact et l'intérêt opérationnel exemplaires du lieutenant-colonel Cochrane ont contribué à la réussite de la mission afghane et rehaussé la réputation internationale du Canada.

LE CAPORAL ERIC DANIEL DIONNE, M.S.M.
Boucherville (Québec)

Au cours de son affectation en Afghanistan d'avril à octobre 2009, le caporal Dionne a joué un rôle de premier plan dans le succès des opérations et le mentorat offert aux soldats afghans. Son courage sous le feu ennemi lors des engagements successifs a aidé ses camarades canadiens et afghans à persévérer. Il a par ailleurs pris l'initiative d'enseigner à ses protégés les tactiques de

mathematics. His leadership, tactical acumen and commitment led to the success of the mission and contributed to significant improvements within the Afghan National Army, all of which reflected well on the Canadian Army and Canada.

COLONEL JAMES ROY FORESTELL, M.S.M., C.D.
Campbellford, Ontario

As Canadian Defence attaché to the United Arab Emirates, and then Syria, from 2004 to 2011, Colonel Forestell was pivotal to furthering the interests of the Government of Canada and the Department of National Defence in that area. With sharp operational focus and effective diplomatic skills, he spearheaded key strategic issues with foreign governments throughout the region to guarantee operational success for the Canadian mission in Afghanistan. Colonel Forestell's leadership and dedication helped to place Canada in a positive light internationally.

WARRANT OFFICER JOSEPH JACQUES FRIOLET,
M.S.M., C.D.
Bathurst, New Brunswick

While deployed to Afghanistan from November 2009 to August 2010, Warrant Officer Friolet was instrumental in the establishment and operational employment of the Task Force Freedom Maintenance Flight in Afghanistan. Under his skilled leadership, the flight maximized its support capability, doubling the amount of aircraft available for operations. On numerous occasions, his skilful and diplomatic engagements with coalition allies ensured the successful coordination of critical support requirements. Warrant Officer Friolet's outstanding leadership and professionalism ensured the effective employment of Canadian aviation assets.

COLONEL RAYMOND MARC GAGNÉ, M.S.M., C.D.
Saint-Gilles de Lotbinière, Quebec

As the first chief of staff to the Deputy Commander for Afghan National Police Development from March to October 2010, Colonel Gagné's efforts helped lay the foundation to strengthen the Afghan National Police. Assuming leadership of a diverse multinational staff, he was able to consistently raise the profile of police issues and was instrumental in developing effective NATO training programs. Colonel Gagné's dedicated efforts to improving policing capabilities in Afghanistan brought great credit to Canada.

LIEUTENANT-COMMANDER LOUIS CHRISTIAN
HACHÉ, M.S.M., C.D.
Petit-Rocher, New Brunswick, and Middle Sackville,
Nova Scotia

As deputy commander of Task Force Port-au-Prince, and chief of Plans and Strategic Measures within the United Nations Stabilization Mission in Haiti from July 2009 to April 2010, Lieutenant-Commander Haché was instrumental to the success of international efforts in the country. In the aftermath of the January 2010 earthquake, he re-established command and control capabilities that were lost when the local United Nations Headquarters was destroyed. Lieutenant-Commander Haché's leadership contributed significantly to the United Nations' efforts in Haiti and brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

reconnaissance, l'anglais et les mathématiques. Son leadership, sa détermination et son acuité tactique ont assuré la réussite de la mission, en plus de contribuer à d'importantes améliorations au sein de l'Armée nationale afghane, ce qui a rejilli sur l'Armée canadienne et sur le Canada.

LE COLONEL JAMES ROY FORESTELL, M.S.M., C.D.
Campbellford (Ontario)

En tant qu'attaché militaire canadien auprès des Émirats arabes unis, puis de la Syrie, de 2004 à 2011, le colonel Forestell a contribué d'une manière cruciale à la promotion des intérêts du gouvernement du Canada et du ministère de la Défense nationale dans cette région. Mettant l'accent sur les priorités opérationnelles tout en démontrant son art pour la diplomatie, il a abordé des enjeux stratégiques clés avec divers gouvernements étrangers partout dans la région pour assurer le succès opérationnel de la mission canadienne en Afghanistan. Le leadership du colonel Forestell et son dévouement ont aidé le Canada à se tailler une réputation enviable à l'échelle internationale.

L'ADJUDANT JOSEPH JACQUES FRIOLET,
M.S.M., C.D.
Bathurst (Nouveau-Brunswick)

Lorsqu'il était en mission en Afghanistan, de novembre 2009 à août 2010, l'adjudant Friolet a joué un rôle clé dans l'établissement et l'emploi opérationnel de l'Escadrille de maintenance de la Force opérationnelle Freedom en Afghanistan. Sous son leadership compétent, l'escadrille a maximisé sa capacité de soutien, doublant la quantité d'aéronefs disponibles pour les opérations. À de nombreuses occasions, ses échanges habiles et diplomatiques avec les alliés de la coalition ont permis une coordination réussie des besoins en matière de soutien essentiel. Le leadership et le professionnalisme extraordinaires de l'adjudant Friolet ont fait en sorte que les ressources canadiennes en aviation ont été employées efficacement.

LE COLONEL RAYMOND MARC GAGNÉ, M.S.M., C.D.
Saint-Gilles de Lotbinière (Québec)

Les efforts du colonel Gagné, en tant que premier chef d'état-major auprès du commandant adjoint chargé du perfectionnement du Corps de police national afghan, de mars à octobre 2010, ont aidé à jeter les bases du renforcement du Corps de police national afghan. Assumant la direction d'un état-major multinational diversifié, il a constamment su mettre de l'avant les difficultés policières et a joué un rôle clé dans l'élaboration des programmes de formation efficaces de l'OTAN. Les efforts dévoués du colonel Gagné afin d'améliorer les capacités policières en Afghanistan ont fait grandement honneur au Canada.

LE CAPITAINE DE CORVETTE LOUIS CHRISTIAN
HACHÉ, M.S.M., C.D.
Petit-Rocher (Nouveau-Brunswick) et Middle Sackville
(Nouvelle-Écosse)

À titre de commandant adjoint de la Force opérationnelle Port-au-Prince et de chef des plans et mesures stratégiques au sein de la mission de stabilisation des Nations Unies à Haïti, de juillet 2009 à avril 2010, le capitaine de corvette Haché a contribué d'une manière primordiale au succès des efforts internationaux dans ce pays. À la suite du séisme de janvier 2010, il a rétabli les capacités de commandement et de contrôle qui avaient été perdues, lorsque le bâtiment du bureau de l'ONU ont été détruits. Grâce à son leadership, le capitaine de corvette Haché a joué un rôle clé dans les efforts des Nations Unies en Haïti, faisant ainsi grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

CAPTAIN(N) RICHARD PHILIP HARRISON,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Victoria, British Columbia

From 2009 to 2010, Captain(N) Harrison was instrumental in planning and executing a series of very high-profile and successful events in support of the Canadian Naval Centennial. These events, including the exercising of the freedom of the city of Victoria and an international fleet review, received national and international recognition, which enhanced the standing of the Canadian Forces both at home and abroad. In addition to these centennial activities, Captain(N) Harrison was involved in groundbreaking work on the charter of the Western Pacific Naval Symposium, which elevated Canada's influence in the region and among the 24 participating nations.

COLONEL JEFFREY HOLACHEK, M.S.M.
Cleveland, Ohio, United States of America

As deputy chief of staff of the Canadian Expeditionary Force Command since July 2009, Colonel Holachek, of the United States Army, consistently demonstrated strong leadership and outstanding professionalism. He developed and employed innovative concepts, successfully led his staff through complex operational planning, and delivered useful plans for implementation. Colonel Holachek's dedication and unwavering commitment greatly enhanced the operational effectiveness of expeditionary operations and brought great credit to Canada.

MAJOR JAY LYMAN INDEWEY, M.S.M., C.D.
Georgetown, Prince Edward Island

Major Indewey demonstrated leadership and professionalism as the operations officer of the Joint Task Force National Support Element from October 2009 to May 2010. He ensured the provision of exceptional combat service support to Canadian and coalition forces in Afghanistan. In addition, he enabled the mentoring of and partnering with the combat service support kandak of the Afghan National Army. Major Indewey's remarkable efforts improved the capabilities of the Afghan National Army and contributed directly to operational success in Afghanistan.

MAJOR MICHAEL KAISER, M.S.M., C.D.
Windsor, Ontario

As deputy commanding officer of the Health Services Unit from September 2009 to April 2010, Major Kaiser ensured the implementation of numerous partnership and capacity-building projects. His efforts increased the number of coalition medical technicians available to mentor their Afghan counterparts, raised the standard of Afghan dental care, and significantly improved the Afghans' ability to provide treatment on the battlefield. Major Kaiser's efforts greatly improved the capabilities of Afghan medical institutions and brought great credit to the Canadian Forces.

CAPTAIN ENNO ALEXANDER KERCKHOFF,
M.S.M., C.D.
Huntsville, Ontario

While deployed to Afghanistan from September 2009 to April 2010, Captain Kerckhoff was instrumental in the successful establishment of the Dand District Operational Coordination

LE CAPITAINE DE VAISSEAU RICHARD PHILIP
HARRISON, O.M.M., M.S.M., C.D.
Victoria (Colombie-Britannique)

De 2009 à 2010, le capitaine de vaisseau Harrison a joué un rôle de premier plan dans la planification et l'organisation d'une série d'événements prestigieux pour le centenaire de la Marine canadienne, qui ont connu un grand succès. Ces événements, dont la cérémonie de demande de permission d'entrer dans la ville de Victoria et l'inspection de la flotte internationale, ont été acclamés à l'échelle nationale et internationale, rehaussant ainsi la réputation des Forces canadiennes, tant au pays qu'à l'étranger. Outre ces activités du centenaire, le capitaine de vaisseau Harrison a participé à des travaux novateurs dans le cadre du Western Pacific Naval Symposium, ce qui a permis d'accroître l'influence du Canada dans la région du Pacifique et parmi les 24 pays participants.

LE COLONEL JEFFREY HOLACHEK, M.S.M.
Cleveland, Ohio (États-Unis d'Amérique)

À titre de chef d'état-major adjoint du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada depuis juillet 2009, le colonel Holachek, de l'armée américaine, a constamment fait preuve d'un leadership solide et d'un professionnalisme extraordinaire. Il a élaboré et employé des concepts innovateurs, a efficacement dirigé son état-major dans le cadre d'une planification opérationnelle complexe, et a produit des plans efficaces à mettre en œuvre. Le dévouement et l'engagement indéfectibles du colonel Holachek ont grandement amélioré l'efficacité opérationnelle des opérations expéditionnaires et ont fait grand honneur au Canada.

LE MAJOR JAY LYMAN INDEWEY, M.S.M., C.D.
Georgetown (Île-du-Prince-Édouard)

Le leadership et le professionnalisme du major Indewey, officier des opérations de l'élément de soutien de la Force opérationnelle interarmées d'octobre 2009 à mai 2010, ont permis d'offrir un soutien exceptionnel aux services de combat des Forces canadiennes et des forces de la coalition en Afghanistan. En outre, il a facilité le mentorat du groupe Kandak de soutien logistique de combat de l'Armée nationale afghane et le partenariat avec celui-ci. Les efforts remarquables du major Indewey ont amélioré les capacités de l'Armée nationale afghane et ont contribué directement à la réussite opérationnelle en Afghanistan.

LE MAJOR MICHAEL KAISER, M.S.M., C.D.
Windsor (Ontario)

En sa qualité de commandant adjoint de l'Unité des Services de santé, de septembre 2009 à avril 2010, le major Kaiser a favorisé la mise en œuvre de nombreux partenariats et projets de renforcement des capacités. Ses efforts ont permis d'accroître le nombre de techniciens médicaux de la coalition pouvant encadrer leurs collègues afghans, de rehausser la norme en matière de soins dentaires chez les Afghans et d'améliorer considérablement la capacité des Afghans à administrer des traitements sur le champ de bataille. Les efforts du major Kaiser ont considérablement amélioré les capacités des établissements médicaux afghans et ont fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LE CAPITAINE ENNO ALEXANDER KERCKHOFF,
M.S.M., C.D.
Huntsville (Ontario)

Lorsqu'il était en mission en Afghanistan, de septembre 2009 à avril 2010, le capitaine Kerckhoff a joué un rôle clé dans l'établissement réussi du centre de coordination opérationnelle du

Centre. His ability to synchronize activities throughout the district contributed to building Afghan National Security Force capacity, fostering more effective Afghan governance and setting the conditions for further stabilization throughout the region. Captain Kerckhoff's leadership and professionalism were critical to operational success and brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

MASTER WARRANT OFFICER RENÉ KIENS, M.S.M., C.D.
Oakville, Ontario

While deployed in Afghanistan from September 2009 to April 2010, Master Warrant Officer Kiens played a key role in the delivery of effective combat service support to Canadian ground forces. He was intimately involved in the casualty administration process, where his leadership and compassion ensured soldiers wounded or killed in action were treated with the utmost respect and dignity. Master Warrant Officer Kiens' exceptional dedication contributed significantly to the success of operations in Afghanistan, and brought great credit to the Canadian Forces.

MAJOR PATRICK JOHN KOCH, M.S.M., C.D.
White Rock, British Columbia

Major Koch played a key role in leading the integration of the Canadian Forces' support into security planning for the Vancouver 2010 Winter Olympic and Paralympic Games. He achieved exemplary results thanks to his leadership and the strong relationships he built throughout the Games' large and complex multi-agency Integrated Security Unit. Major Koch's accomplishments complement a distinguished career and brought great credit to himself and to the Canadian Forces.

**LIEUTENANT-COLONEL DAVID WILLIAM
LOWTHIAN, M.S.M., C.D.**
Ottawa, Ontario

Lieutenant-Colonel Lowthian was deputy commander of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing from November 2009 to September 2010. His leadership, dedication and tact contributed to the expansion of the air wing's operational capability. As the architect behind numerous technical advancements, he had an immediate impact on the unit's effectiveness, while he improved relations with coalition partners with skilful diplomacy. Lieutenant-Colonel Lowthian's efforts were critical to the operational success of the air wing and the entire task force.

MAJOR STEVEN KELLY MACBETH, M.S.M., C.D.
Whitby, Ontario

As the officer commanding Kandak Mentor Team 2 in Afghanistan from September 2009 to May 2010, Major Macbeth demonstrated leadership and acute cultural awareness. His mentorship of the kandak commander enhanced his ability to plan, coordinate and execute operations. Major Macbeth's profound influence on kandak soldiers was also exceptional and enhanced their capacity to seamlessly partner with coalition forces and conduct increasingly complicated operations independently. Major Macbeth's exceptional efforts contributed significantly to the operational success of the Afghan National Army and brought great credit to the Canadian Army. This is the second Meritorious Service Medal awarded to Major Macbeth.

district de Dand. Son habileté à synchroniser les activités à l'échelle du district a contribué au renforcement de la capacité des Forces de sécurité nationale afghanes et de l'efficacité de la gouvernance afghane ainsi qu'à mettre en place les conditions pour une plus grande stabilisation partout dans la région. Le leadership et le professionnalisme du capitaine Kerckhoff ont été essentiels à la réussite opérationnelle et ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

L'ADJUDANT-MAÎTRE RENÉ KIENS, M.S.M., C.D.
Oakville (Ontario)

Pendant qu'il était affecté en Afghanistan de septembre 2009 à avril 2010, l'adjudant-maître Kiens a joué un rôle déterminant qui a permis d'offrir un soutien logistique de combat efficace aux forces terrestres canadiennes. Grâce au leadership et à la compassion dont il a fait preuve dans le cadre de l'administration des pertes militaires, processus auquel il a participé de très près, les soldats blessés ou tués dans l'exercice de leurs fonctions ont été traités avec le plus grand respect et avec dignité. Par son dévouement exceptionnel qui a grandement contribué au succès des opérations en Afghanistan, l'adjudant-maître Kiens a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LE MAJOR PATRICK JOHN KOCH, M.S.M., C.D.
White Rock (Colombie-Britannique)

Le major Koch a joué un rôle de premier plan, en menant à bien l'intégration du soutien des Forces canadiennes à la planification de la sécurité pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Les résultats exemplaires qu'il a obtenus sont attribuables à son leadership et aux solides relations qu'il a su établir au sein du Groupe intégré de la sécurité pour les Jeux, une organisation complexe réunissant plusieurs services de police et de sécurité. Les réalisations du major Koch s'ajoutent au palmarès de sa brillante carrière et ont grandement contribué à sa réputation et à celle des Forces canadiennes.

**LE LIEUTENANT-COLONEL DAVID WILLIAM
LOWTHIAN, M.S.M., C.D.**
Ottawa (Ontario)

De novembre 2009 à septembre 2010, le lieutenant-colonel Lowthian était commandant adjoint de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan. Le leadership, le dévouement et le tact dont il a alors fait preuve ont aidé l'escadre aérienne à accroître sa capacité opérationnelle. Les efforts déployés par cet artisan à l'origine de multiples innovations techniques ont immédiatement rehaussé l'efficacité de l'unité, tandis que ses aptitudes en diplomatie ont permis de resserrer les relations avec les partenaires de la coalition. Le succès des opérations de l'escadre, comme de la Force opérationnelle tout entière, repose largement sur l'apport du lieutenant-colonel Lowthian.

LE MAJOR STEVEN KELLY MACBETH, M.S.M., C.D.
Whitby (Ontario)

En tant que commandant de l'Équipe de mentorat du Kandak 2 en Afghanistan, de septembre 2009 à mai 2010, le major Macbeth a mis à profit ses qualités de chef et sa connaissance intime de la culture locale. Comme mentor du commandant du Kandak, il a aidé ce dernier à parfaire ses compétences en matière de planification, de coordination et d'exécution des opérations. L'influence profonde qu'a exercée le major Macbeth sur les soldats du Kandak est par ailleurs digne de mention, car elle a favorisé un partenariat harmonieux avec les forces de la coalition et aidé le Kandak à en venir à mener seul des opérations de plus en plus complexes. Les efforts exceptionnels du major Macbeth ont considérablement contribué au succès des opérations de l'Armée

nationale afghane et ont rejailli sur l'Armée canadienne. Il s'agit de la deuxième Médaille du service méritoire décernée au major Macbeth.

MAJOR JOSHUA JAMES MAJOR, M.S.M., C.D.
North Bay, Ontario

As chief of current operations for Joint Task Force Afghanistan from November 2009 to September 2010, Major Major successfully synchronized the efforts of Canadian, coalition and Afghan personnel in Afghanistan's demanding counter-insurgency environment. He was a key player in the development of the Kandahar City security plan, lending his instrumental expertise during its planning sessions. As a result, a cohesive approach to enhanced public security was developed. His leadership contributed directly to operational success and brought great credit to the Canadian Forces.

LE MAJOR JOSHUA JAMES MAJOR, M.S.M., C.D.
North Bay (Ontario)

Le major Joshua James Major était chef des opérations courantes au sein de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de novembre 2009 à septembre 2010. Durant cette affectation, il a réussi à synchroniser les opérations des effectifs du Canada, de la coalition et de l'Afghanistan en territoire afghan, environnement très difficile où se mène une vive lutte contre l'insurrection. Il a joué un rôle clé lors de l'élaboration du plan de sécurité de la ville de Kandahar et a mis à profit ses grandes compétences au cours des séances de planification. C'est ainsi qu'une approche cohérente a pu être mise au point pour améliorer la sécurité publique. Son leadership a influé directement sur la réussite des opérations, pour le plus grand honneur des Forces canadiennes.

MASTER WARRANT OFFICER KEVIN JAMES MATHERS,
M.S.M., C.D.
Barrie, Ontario

As sergeant-major of the battle group reconnaissance squadron in Afghanistan from October 2009 to May 2010, Master Warrant Officer Mathers demonstrated leadership, professionalism and concern for his subordinates, which was critical to the Squadron's success. A true combat leader, he exposed himself to the risks faced by his soldiers, leading missions to replenish forward positions throughout insurgent-laden areas. Master Warrant Officer Mathers was the heart and soul of the Squadron: his steadfast leadership inspired all ranks and brought considerable honour to the Canadian Forces.

L'ADJUDANT-MAÎTRE KEVIN JAMES MATHERS,
M.S.M., C.D.
Barrie (Ontario)

À titre de sergent-major de l'Escadre de reconnaissance du groupement tactique en Afghanistan, d'octobre 2009 à mai 2010, l'adjudant-maître Mathers a fait preuve de leadership, de professionnalisme et de sollicitude à l'égard de ses subalternes, ce qui a été un facteur déterminant du succès remporté par son escadre. En véritable leader au combat, il s'est exposé lui aussi aux risques que couraient ses soldats et a dirigé des missions pour appuyer les positions avant dans des régions foisonnant d'insurgés. L'adjudant-maître Mathers était l'âme de l'escadre : quel que soit leur rang, les militaires ont été inspirés par son leadership résolu, qui a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LIEUTENANT-COLONEL THOMAS FREDERICK
McGRATH, O.M.M., M.S.M., C.D.
St. John's, Newfoundland and Labrador

As branch advisor for the Cadet Instructors Cadre from 2006 to 2010, Lieutenant-Colonel McGrath oversaw numerous high-profile events across Canada to celebrate the branch's centenary, as well as the creation of several unifying symbols for the branch. Thanks to his visionary leadership, the successful events generated considerable public interest and brought great credit to the Cadet program and to the Canadian Forces. His dedicated personal efforts have had an enduring impact on the esprit de corps of the Cadet Instructors Cadre.

LE LIEUTENANT-COLONEL THOMAS FREDERICK
McGRATH, O.M.M., M.S.M., C.D.
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

À titre de conseiller de branche pour le Cadre des instructeurs de cadets de 2006 à 2010, le lieutenant-colonel McGrath a supervisé l'organisation de nombreuses activités prestigieuses, d'un bout à l'autre du pays, pour la célébration du centenaire de la branche et de la création de plusieurs symboles unificateurs pour celle-ci. Grâce à son leadership visionnaire, ces activités ont connu un grand succès qui a suscité un vif intérêt auprès du public et qui a rejailli sur le Programme des cadets et les Forces canadiennes. Ses efforts personnels acharnés ont eu une influence durable sur l'esprit de corps du Cadre des instructeurs de cadets.

CAPTAIN JAMES HUGH MCKAY, M.S.M.
Brantford, Ontario

While deployed as the chaplain for Canadian Helicopter Force (Afghanistan) from November 2009 to August 2010, Captain McKay voluntarily assumed the role of chaplain for the American Role 3 Health Services Unit as well. While there, he provided spiritual and emotional support to Canadian and coalition soldiers throughout their healing process. Surrounded by the chaos of a medical unit in a war zone, he also worked tirelessly to ensure the well-being of those providing care. In addition to this work, he found time to visit sick and wounded Afghans nearby. Captain McKay's unwavering dedication to the spiritual health of soldiers from all nations, as well as the compassion he showed them, facilitated the success of the mission and brought great credit to Canada.

LE CAPITAINE JAMES HUGH MCKAY, M.S.M.
Brantford (Ontario)

Lorsqu'il était en Afghanistan de novembre 2009 à août 2010, à titre d'aumônier de la Force d'hélicoptères du Canada, le capitaine McKay a décidé de son propre chef de prendre sous son aile l'Unité américaine de services de santé de rôle 3. Ainsi, il a offert un soutien spirituel et émotionnel aux soldats canadiens et à ceux de la coalition pour les aider à traverser leurs épreuves. Au beau milieu d'une unité médicale en pleine zone de guerre, il a veillé sans relâche au bien-être de ceux et celles qui prodiguaient des soins, tout en trouvant le temps de visiter les Afghans des environs qui étaient blessés ou malades. Le dévouement indéfectible du capitaine McKay à l'égard de la santé spirituelle des soldats de toutes les nations et la compassion qu'il a manifestée envers eux ont favorisé le succès de la mission et ont fait grand honneur au Canada.

SERGEANT KEVIN MENDIOROZ, M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

From 2010 to 2011, Sergeant Mendioroz was the Canadian Defence attaché assistant and, at one point, the sole Canadian Forces member present at the sensitive and strategically important attaché office in Cuba. Sergeant Mendioroz demonstrated professionalism and confidence, despite being faced with the complex situation of operating independently. His efforts led to the vast expansion of Canadian co-operation with the Cuban military and ensured a constant flow of information and analysis, bringing great credit to Canada.

MAJOR LEE JAMES MOSSOP, M.S.M., C.D.
Saskatoon, Saskatchewan

Major Mossop served as the battle group operations officer in Afghanistan from September 2009 to May 2010. His comprehensive understanding of counter-insurgency operations and battle group capabilities led to greater stability in the Panjwayi district. His dynamic and aggressive leadership forged a proficient tactical operations centre and planning cell, empowering his subordinates to excel beyond all expectations. Major Mossop ensured that critical guidance was provided to all battle group operations, which was essential to their success.

LIEUTENANT-COLONEL DAVID CHRISTOPHER
MURPHY, M.S.M., C.D.
Vancouver, British Columbia

In February 2010, Lieutenant-Colonel Murphy rose to the challenge of leading 8 Wing Trenton through what was probably the most difficult period of its history. He successfully led his team under trying conditions, where confidence in the Wing leadership had been compromised. During a period of high operational tempo, imposed by numerous concurrent foreign and domestic operations, Lieutenant-Colonel Murphy's strength and leadership were instrumental in ensuring that the Wing and local communities rebuilt and maintained trust in the Canadian Forces.

CAPTAIN(N) JOHN FREDERICK NEWTON,
M.S.M., C.D.
Halifax, Nova Scotia

Captain(N) Newton was the base commander for Canadian Forces Base Halifax from July 2008 to July 2010. During his tenure, he displayed exceptional leadership in guiding the planning and execution of two extremely high-profile ceremonial events: the consecration and presentation of a new Queen's Colour to Maritime Command in 2009, and the international fleet review by Her Majesty Queen Elizabeth II in 2010. Through his success, Canadians were inspired anew by their navy as a treasured national institution, and sailors were filled with pride in their naval service to Canada.

MAJOR WAYNE KENNETH NIVEN, M.S.M., C.D.
New Westminster, British Columbia

As officer commanding Delta Company from October 2009 to May 2010, Major Niven distinguished himself as a first-rate combat leader. Tasked with securing the volatile Nakhonay village, he

LE SERGENT KEVIN MENDIOROZ, M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

De 2010 à 2011, le sergent Mendioroz a été l'adjoint de l'attaché militaire canadien, ayant même été, à un moment donné, le seul membre des Forces canadiennes présent au bureau de l'attaché à Cuba, une fonction des plus importantes et des plus sensibles du point de vue stratégique. Le sergent Mendioroz a fait preuve de professionnalisme et de cran, malgré la situation complexe dans laquelle il s'est trouvé et qui l'a obligé à agir indépendamment. Ses efforts ont donné lieu à une coopération canadienne considérablement accrue avec la force militaire cubaine et ont assuré un flux constant d'information et d'analyse, un succès qui a rejailli sur le Canada.

LE MAJOR LEE JAMES MOSSOP, M.S.M., C.D.
Saskatoon (Saskatchewan)

Le major Mossop était officier des opérations d'un groupement tactique en Afghanistan de septembre 2009 à mai 2010. Grâce à sa connaissance intime des opérations anti-insurrectionnelles et des capacités du groupement tactique, la situation dans le district de Panjwayi est devenue plus stable. Son dynamisme et son sens de l'initiative ont permis d'édifier un centre d'opérations tactiques et une cellule de planification très efficaces et ont amené ses subalternes à exceller, voire à dépasser les attentes. Le major Mossop a fait le nécessaire pour que des instructions vitales soient transmises à tous les secteurs opérationnels du groupement tactique, condition qui a été essentielle à leur succès.

LE LIEUTENANT-COLONEL DAVID CHRISTOPHER
MURPHY, M.S.M., C.D.
Vancouver (Colombie-Britannique)

En février 2010, le lieutenant-colonel Murphy a accepté de prendre la tête de la 8^e Escadre Trenton pour l'aider à traverser une période qui a sans doute été la plus difficile de toute son histoire. Malgré des circonstances éprouvantes, il a su commander son équipe de main de maître, alors même que la foi en la direction de l'Escadre était ébranlée. À une époque où tout se déroulait à un rythme effréné, de multiples opérations étant menées simultanément au pays et à l'étranger, la force et le leadership du lieutenant-colonel Murphy ont largement contribué à ce que l'Escadre et les collectivités locales rétablissent et maintiennent leur confiance envers les Forces canadiennes.

LE CAPITAINE DE VAISSEAU JOHN FREDERICK
NEWTON, M.S.M., C.D.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Le capitaine de vaisseau Newton a été le commandant de la Base des Forces canadiennes Halifax, de juillet 2008 à juillet 2010. Durant cette période, il a fait preuve d'un leadership exceptionnel, en gérant la planification et l'organisation de deux cérémonies extrêmement prestigieuses, soit la consécration et la remise d'un nouveau drapeau royal au Commandement maritime en 2009 et l'inspection de la flotte internationale par Sa Majesté la reine Elizabeth II en 2010. Le succès des activités dont il était responsable a renouvelé la fierté des Canadiens à l'égard de leur marine, une institution qu'ils considèrent comme un trésor national, et a accru la fierté des marins canadiens à l'égard de leur profession.

LE MAJOR WAYNE KENNETH NIVEN, M.S.M., C.D.
New Westminster (Colombie-Britannique)

À titre de commandant de la Compagnie Delta d'octobre 2009 à mai 2010, le major Niven a montré qu'il était un chef de combat émérite. En vue de sécuriser le village instable de Nakhonay, il a

worked with his Afghan counterpart to clear and hold the area. His ability to work effectively with Afghan officials influenced village elders who were initially resistant to security initiatives. An astute and skilful officer who fully embraced counter-insurgency doctrine, Major Niven and his superb leadership were critical to the battle group's operational success.

LIEUTENANT ANDREW RICHARD NUTTALL, M.S.M.
(*Posthumous*)
Victoria, British Columbia

As a platoon commander from October 2009 until December 23, 2009, Lieutenant Nuttall moulded his soldiers into a cohesive team that excelled in Afghanistan's demanding environment. His professionalism while working and living with his Afghan comrades created a common understanding and enabled seamless integration during counter-insurgency operations. While the loss of Lieutenant Nuttall was devastating, the culture and esprit de corps forged under his leadership were instrumental in enabling his soldiers to successfully continue their mission.

CAPTAIN JAMES ALAN O'NEILL, M.S.M., C.D.
Hamilton, Ontario

As a platoon commander from October 2009 to May 2010, Captain O'Neill enhanced security in Haji Baba and Nakhonay, Afghanistan. Living within the local community and partnered with an Afghan platoon, Captain O'Neill established strong ties with local leaders, creating an atmosphere of trust within the community. He took great pride in mentoring his Afghan counterpart, providing leadership that enabled the platoons to synchronize operations and disrupt insurgent activities. Captain O'Neill's dedication brought great credit to the Canadian Forces.

WARRANT OFFICER STEEVE OUELLET, M.S.M., C.D.
Rivière-du-Loup, Quebec

As second-in-command of an Operational Mentor and Liaison Team from April to October 2009, Warrant Officer Ouellet was instrumental in improving the operational success of the Afghan National Army soldiers stationed at Strongpoint Lakokhel. His skilled coordination of artillery and air support during numerous insurgent attacks greatly enhanced the strongpoint's ability to repel insurgent actions. Warrant Officer Ouellet's leadership and tactical acumen enabled Afghan soldiers to improve their soldiering skills and brought great credit to the Canadian Forces.

WARRANT OFFICER GEORGE NELSON PARROTT,
M.S.M., C.D.
Duncan, British Columbia

As sergeant-major of Kandak Mentor Team 3 from September 2009 to April 2010, Warrant Officer Parrott provided exceptional mentorship to his Afghan counterpart and ensured that widely dispersed mentoring teams received the operational support they required. Leading from the front during joint combat operations, he set an example emulated by Afghan soldiers and created the conditions for successful interoperability between Canadian, coalition and Afghan units. Warrant Officer Parrott's leadership contributed to enhancing the capabilities of the Afghan National Army and brought great credit to Canada.

collaboré avec son homologue afghan pour dégager la région et parvenir à occuper l'endroit. Voyant qu'il travaillait de manière efficace avec les responsables afghans, les anciens du village ont abandonné leurs hésitations à l'égard des manœuvres de sécurité. Grâce à son leadership remarquable, cet officier astucieux et habile, qui a adhéré sans réserve à la doctrine anti-insurrectionnelle, a joué un rôle crucial dans le succès des opérations du groupe tactique.

LE LIEUTENANT ANDREW RICHARD NUTTALL, M.S.M.
(*à titre posthume*)
Victoria (Colombie-Britannique)

Du mois d'octobre jusqu'au 23 décembre 2009, le lieutenant Nuttall a fait du peloton qu'il commandait une équipe unifiée qui a accompli un excellent travail en Afghanistan, malgré les conditions difficiles. Grâce à son professionnalisme, alors qu'il travaillait et vivait avec ses camarades afghans, tous sont parvenus à se comprendre, ce qui a favorisé une collaboration harmonieuse lors des opérations de lutte contre les insurgés. Malgré qu'il ait été très éprouvant de perdre le lieutenant Nuttall, la culture et l'esprit de corps qu'il a inculqués à ses soldats les ont sans conteste aidés à poursuivre leur mission avec succès.

LE CAPITAINE JAMES ALAN O'NEILL, M.S.M., C.D.
Hamilton (Ontario)

En tant que commandant de peloton d'octobre 2009 à mai 2010, le capitaine O'Neill a amélioré la sécurité à Haji Baba et à Nakhonay, en Afghanistan. Vivant dans une collectivité locale, il a noué un partenariat avec un peloton afghan, établi des liens solides avec les dirigeants locaux, et suscité un climat de confiance dans la collectivité. De plus, il a fièrement agi comme mentor auprès de son homologue afghan. Forts de son leadership, les pelotons ont réussi à synchroniser leurs opérations et à perturber les activités des insurgés. Le dévouement du capitaine O'Neill a rejailli sur les Forces canadiennes.

L'ADJUDANT STEEVE OUELLET, M.S.M., C.D.
Rivière-du-Loup (Québec)

Commandant adjoint d'une équipe de liaison et de mentorat opérationnel d'avril à octobre 2009, l'adjudant Ouellet a joué un rôle déterminant dans le succès des opérations menées par les soldats de l'Armée nationale afghane qui étaient basés au centre de résistance de Lakokhel. L'habileté avec laquelle il a coordonné l'appui de la force aérienne et de l'artillerie lors de nombreuses attaques des insurgés a nettement renforcé la capacité du centre de résistance à repousser l'ennemi. Forts du leadership et de l'acuité tactique de l'adjudant Ouellet, les soldats afghans ont pu perfectionner leurs compétences militaires, ce qui a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

L'ADJUDANT GEORGE NELSON PARROTT,
M.S.M., C.D.
Duncan (Colombie-Britannique)

Au poste de sergent-major de l'Équipe de mentorat du Kandak 3, de septembre 2009 à avril 2010, l'adjudant Parrott a été un mentor hors pair pour son homologue afghan. Il a aussi veillé à ce que les équipes de mentorat, qui étaient très dispersées, reçoivent le soutien opérationnel dont elles avaient besoin. Pendant les opérations de combat interarmées, au cours desquelles il dirigeait depuis la ligne de front, il a servi de modèle aux soldats afghans et a su instaurer des conditions propices à l'interopérabilité entre les unités du Canada, de la coalition et de l'Afghanistan. Le leadership de l'adjudant Parrott a contribué à consolider les capacités de l'Armée nationale afghane, ce qui a rejailli sur le Canada.

LIEUTENANT-COLONEL MICHAEL BRIAN PATRICK,
M.S.M., C.D.
Kitchener, Ontario

Lieutenant-Colonel Patrick served as chief of operations of Joint Task Force Afghanistan from February to November 2009. He demonstrated outstanding leadership and tactical acumen, which were critical to the successful development and implementation of the summer campaign plan, aimed at denying insurgents the ability to gain momentum over the traditional fighting season. Lieutenant-Colonel Patrick's excellence in the art of operational planning helped to disrupt Taliban objectives and to strengthen the Afghan government's authority within Kandahar province.

CAPTAIN(N) KENNETH JOHN PICKFORD, M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario, and Halifax, Nova Scotia

From 2005 through 2010, Captain(N) Pickford displayed leadership and vision during the planning and execution of the Canadian Naval Centennial celebrations. With him at the helm, the centennial team drove a comprehensive program from coast to coast, with a mandate to bring the Navy to Canadians. In all respects, the celebrations were an unparalleled success and well-received by both national and international audiences, bringing considerable credit to the Navy and to the Canadian Forces.

MASTER WARRANT OFFICER DEAN EDWARD POFFLEY,
M.S.M., C.D.
Kingston, Ontario

As sergeant-major of Delta Company from September 2009 to May 2010, Master Warrant Officer Poffley provided steadfast leadership to all ranks during intense counter-insurgency operations in Afghanistan. With his Company stationed within the local community, Master Warrant Officer Poffley maintained professional interactions with local leaders while simultaneously applying relentless pressure on insurgents to help secure key villages. He offered unwavering support and advice to the entire company, ensuring their operational success and that of the battle group.

MAJOR DEREK PROHAR, M.M.V., M.S.M.
Avonlea, Saskatchewan

As Operational Mentor and Liaison Team operations officer and headquarters company commander in Afghanistan from September 2009 to May 2010, Major Prohar planned and influenced operations, guaranteeing the necessary support to mentor teams operating in isolated and high-threat locations. His coordination with Canadian, American and Afghan units, his detailed knowledge of unit capabilities and his outstanding situational awareness reduced the level of risk and facilitated task force success. Major Prohar's leadership and professionalism were critical to the success of operations and brought great credit to the Canadian Forces.

LE LIEUTENANT-COLONEL MICHAEL BRIAN PATRICK,
M.S.M., C.D.
Kitchener (Ontario)

Le lieutenant-colonel Patrick a été chef des opérations de la Force opérationnelle interarmées Afghanistan, de février à novembre 2009. Il a démontré qu'il possédait un leadership hors du commun et une acuité tactique exceptionnelle, des qualités qui ont assuré le succès du développement et de la mise en place du plan de campagne estival, lequel visait à nuire à la capacité des insurgés de gagner du terrain durant la saison de combat traditionnelle. Excellant dans l'art de la planification opérationnelle, le lieutenant-colonel Patrick a aidé à perturber les plans des talibans et à renforcer l'autorité du gouvernement afghan dans la province de Kandahar.

LE CAPITAINE DE VAISSEAU KENNETH JOHN
PICKFORD, M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario) et Halifax (Nouvelle-Écosse)

De 2005 à 2010, le capitaine de vaisseau Pickford a fait preuve de leadership et de vision durant la planification et l'organisation des célébrations du centenaire de la Marine canadienne. Sous sa direction, l'équipe du centenaire a mené tambour battant un riche programme d'activités d'un océan à l'autre, avec pour mandat de mieux faire connaître la Marine aux Canadiens. À tous les égards, les célébrations ont connu un succès inégalé et ont été très appréciées des auditoires locaux et internationaux, ce qui a grandement rehaussé la réputation de la Marine et des Forces canadiennes.

L'ADJUDANT-MAÎTRE DEAN EDWARD POFFLEY,
M.S.M., C.D.
Kingston (Ontario)

L'adjudant-maître Poffley, à titre de sergent-major de la Compagnie Delta de septembre 2009 à mai 2010, a fait preuve d'un leadership résolu devant les militaires de tous rangs au cours d'offensives intenses contre les insurgés en Afghanistan. Sa compagnie étant basée dans une collectivité de la région, l'adjudant-maître Poffley a assuré le maintien de relations professionnelles avec les dirigeants locaux, tout en cherchant sans cesse à déstabiliser les forces d'insurrection pour assurer la sécurité des villages critiques. Toujours disposé à appuyer et à conseiller tous les membres de la compagnie, il a ainsi garanti le succès de leurs opérations, comme de celles du groupement tactique.

LE MAJOR DEREK PROHAR, M.V.M., M.S.M.
Avonlea (Saskatchewan)

En sa qualité d'officier des opérations de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel et de commandant de compagnie de quartier général en Afghanistan de septembre 2009 à mai 2010, le major Prohar a planifié les opérations avec brio et les a empreintes de sa marque. Il a ainsi fourni le soutien nécessaire pour encadrer les équipes de mentorat qui évoluent dans des régions isolées hautement dangereuses. Grâce à la coordination qu'il a exercée entre les unités canadiennes, américaines et afghanes, à sa grande compréhension des capacités des unités et à sa remarquable connaissance de la situation, le major Prohar a été en mesure d'atténuer le risque et de favoriser la réussite de la force opérationnelle. Le leadership et le professionnalisme du major Prohar ont été déterminants dans le succès des opérations qui ont fait grand honneur aux Forces canadiennes.

CHIEF WARRANT OFFICER JOSEPH CAMILLE
ROBICHAUD, M.S.M., C.D.
Rexton, New Brunswick

As regimental sergeant-major of the National Support Element in Afghanistan from October 2009 to May 2010, Chief Warrant Officer Robichaud forged, into a single cohesive unit, soldiers and civilian contract personnel from across Canada. His focus on developing professionalism and strengthening the combat effectiveness of his soldiers increased their confidence and their ability to excel. When the unit began training its Afghan counterparts, he rose to the occasion and effectively coordinated the task. Chief Warrant Officer Robichaud's efforts provided exceptional support to all members of Joint Task Force Afghanistan.

L'ADJUDANT-CHEF JOSEPH CAMILLE ROBICHAUD,
M.S.M., C.D.
Rexton (Nouveau-Brunswick)

En sa qualité de sergent-major régimentaire de l'Élément de soutien national en Afghanistan d'octobre 2009 à mai 2010, l'adjudant-chef Robichaud a réuni, au sein d'une seule unité faisant preuve de cohésion, des soldats et du personnel civil engagé à forfait et provenant de partout au Canada. Les efforts qu'il a consacrés à instaurer le sens du professionnalisme et à renforcer l'efficacité au combat de ses soldats ont permis d'accroître la confiance et la capacité à exceller de ces derniers. Lorsque l'unité a entrepris l'instruction de confrères afghans, il a été à la hauteur de la situation et a coordonné, de main de maître, les activités. Les efforts de l'adjudant-chef Robichaud se sont traduits par un soutien exceptionnel dont ont profité tous les membres de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

MAJOR LIAM WADE RUTLAND, M.S.M., C.D.
Pembroke, Ontario

As the commanding officer of the Charlie Company Combat Team from October 2009 to May 2010, Major Rutland forged a first-rate combat unit through his knowledge of combat operations, his understanding of counter-insurgency warfare and his firm grasp of the battlespace. From complex air assaults to supporting operations, he inspired both Canadian and Afghan soldiers. Major Rutland's leadership and remarkable efforts led to increased stability in the Panjwayi district, where he gained the respect of the population and brought great credit to the Canadian Forces.

LE MAJOR LIAM WADE RUTLAND, M.S.M., C.D.
Pembroke (Ontario)

En sa qualité de commandant de l'équipe de combat de la Compagnie Charlie d'octobre 2009 à mai 2010, le major Rutland a formé une unité de combat de première qualité grâce à sa connaissance des opérations de combat, à sa compréhension de la guerre de contre-insurrection et à sa grande maîtrise de l'espace de bataille. Qu'il s'agisse d'assauts aériens complexes ou du soutien d'opérations, il a été une source d'inspiration, tant pour les soldats canadiens que pour leurs confrères afghans. Le leadership et les remarquables efforts du major Rutland ont permis d'accroître la stabilité dans le district de Panjwayi, où il a gagné le respect de la population et fait grand honneur aux Forces canadiennes.

CORPORAL JOHN TOMMY SALOIS, M.S.M.
Greenfield Park, Quebec

While deployed to Afghanistan from November 2009 to April 2010, Corporal Salois was critical to the implementation and ongoing maintenance of the Persistent Surveillance System. He provided field commanders with enhanced situational awareness, and his exceptional repair work, troubleshooting of systems and development of standard operating procedures augmented protection for all soldiers. His dedication, intellect and technical ability were essential to operational success in Afghanistan and brought great credit to the Canadian Forces.

LE CAPORAL JOHN TOMMY SALOIS, M.S.M.
Greenfield Park (Québec)

Pendant un déploiement en Afghanistan de novembre 2009 à avril 2010, le caporal Salois a joué un rôle capital dans la mise en œuvre et l'entretien soutenu du système de surveillance continue. Il a fourni aux commandants d'unité une meilleure connaissance de la situation, et la qualité exceptionnelle de ses réparations, de ses services de dépannage de systèmes et d'élaboration d'instructions permanentes d'opération a contribué à mieux protéger tous les soldats. Son dévouement, son intelligence et ses compétences techniques ont été essentiels au succès des opérations en Afghanistan et ils ont fait grand honneur aux Forces canadiennes.

LIEUTENANT-COLONEL ANDREW SCHEIDL,
M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

While working within Canadian Expeditionary Force Command Headquarters from July 2008 to March 2011, Lieutenant-Colonel Scheidl provided exceptional support and leadership to Canada's international security commitments. Whether working with American allies to understand the situation in Southwest Asia, supporting humanitarian relief in Haiti, or helping transition the Canadian combat mission in Afghanistan to a training mission, Lieutenant-Colonel Scheidl proved to be a dedicated officer. His efforts have brought considerable credit to the Command, the Canadian Forces and to Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL ANDREW SCHEIDL,
M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

Durant son affectation au Quartier général du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada de juillet 2008 à mars 2011, le lieutenant-colonel Scheidl a fourni un appui et un leadership exceptionnels dans le cadre des engagements du Canada en matière de sécurité internationale. Qu'il s'agisse de travailler de concert avec les alliés américains afin de comprendre la situation en Asie du Sud-Ouest, d'appuyer les efforts de secours humanitaire en Haïti, ou de faciliter la transition de la mission de combat canadienne en Afghanistan en une mission de formation, le lieutenant-colonel Scheidl s'est avéré être un officier des plus dévoués. Les efforts qu'il a déployés ont procuré des avantages considérables au commandement, aux Forces canadiennes et au Canada.

CAPTAIN ROBERT SCOTT, M.S.M.
Prince Albert, Saskatchewan

As unit chaplain of the Operational Mentor and Liaison Team, and of the Military Police Company in Afghanistan from September 2009 to April 2010, Captain Scott was a pillar of spiritual and moral strength. During the mission's most difficult times, his compassion and sage advice helped soldiers to cope with the realities of war. With a deep understanding of human nature and genuine concern for the well-being of his fellow Canadians, Captain Scott provided critical support to the units as they continued their mission.

MAJOR DONALD JAMES SENFT, M.S.M., C.D.
Kelowna, British Columbia

Major Senft was a key participant in planning for the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games. He led the Joint Task Force Games and acted as the senior liaison with a multitude of inter-agency partners from both Canada and the United States. His exemplary leadership was essential to the successful contingency planning for chemical, biological, radiological and nuclear threats. Major Senft's impressive national and international achievements brought great credit to himself and to the Canadian Forces.

LIEUTENANT-COLONEL JEFFERY DOUGLAS SMYTH,
M.S.M., C.D.
Chatham, Ontario

With keen insight, Lieutenant-Colonel Smyth advanced Canadian tactical aviation as commanding officer of the Canadian Helicopter Force (Afghanistan) from September 2009 to August 2010. He was committed to taking troops off the dangerous Afghan road networks, and led the maintenance staff in their efforts to ensure aircraft serviceability was never a limiting factor. Mastering the employment of new equipment, he enhanced support provided to ground forces. Lieutenant-Colonel Smyth's remarkable efforts were critical to the success of operations, including the largest airmobile operation in the history of Canada's involvement in Afghanistan.

HONORARY COLONEL GARY CHRIS SOLAR,
M.S.M., C.D.
Winnipeg, Manitoba

Honorary Colonel Solar demonstrated exceptional dedication, professionalism and vision as the honorary colonel of the Fort Garry Horse from 2003 through 2009. His commitment to the military community and his civic leadership in a variety of public circles significantly enhanced public awareness of the Canadian Forces, particularly in Manitoba. His personal efforts in promoting public support for soldiers and their families have been of great benefit to all concerned.

CHIEF PETTY OFFICER 2ND CLASS
DAVID SYDNEY TOBIAS, M.S.M., C.D.
Victoria, British Columbia

Chief Petty Officer 2nd Class Tobias' professionalism, technical expertise and leadership were instrumental in developing the Tactical Data Link Common Operating Picture for Operation Podium, the Canadian Forces' contribution to supporting the 2010

LE CAPITAINE ROBERT SCOTT, M.S.M.
Prince Albert (Saskatchewan)

En sa qualité d'aumônier d'unité de l'Équipe de liaison et de mentorat et de la Compagnie de la police militaire en Afghanistan, de septembre 2009 à avril 2010, le capitaine Scott a été un solide soutien spirituel et moral. Pendant les périodes les plus difficiles de la mission, sa compassion et la sagesse de ses conseils ont aidé les soldats à surmonter les dures réalités de la guerre. Grâce à sa grande compréhension de la nature humaine et à son réel souci du bien-être de ses compagnons canadiens, le capitaine Scott a fourni un appui essentiel aux unités, ce qui leur a permis de poursuivre leur mission.

LE MAJOR DONALD JAMES SENFT, M.S.M., C.D.
Kelowna (Colombie-Britannique)

Le major Senft a été un acteur clé dans la planification des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Il a dirigé la Force opérationnelle interarmées (Jeux) et a agi à titre d'agent principal de liaison avec une multitude de partenaires de divers services de police et de sécurité canadiens et américains. Son leadership exemplaire a été essentiel au succès de la planification des mesures d'urgence en cas de menaces chimique, biologique, radiologique et nucléaire. Les réalisations impressionnantes du major Senft à l'échelle nationale et internationale ont grandement contribué à sa réputation et à celle des Forces canadiennes.

LE LIEUTENANT-COLONEL JEFFERY DOUGLAS SMYTH,
M.S.M., C.D.
Chatham (Ontario)

Particulièrement perspicace, le lieutenant-colonel Smyth a fait progresser l'aviation tactique canadienne en tant que commandant de la Force d'hélicoptères du Canada en Afghanistan, de septembre 2009 à août 2010. Ses fonctions consistaient à garder les militaires loin des dangereux réseaux routiers afghans et à diriger le personnel d'entretien qui veillait à ce que l'état de fonctionnement des aéronefs ne soit jamais un facteur limitatif. Très habile avec les nouveaux outils, il a amélioré le soutien prodigué aux forces terrestres. Les efforts remarquables du lieutenant-colonel Smyth ont été déterminants dans le succès des opérations, notamment l'opération aëromobile la plus imposante de l'histoire du Canada en Afghanistan.

LE COLONEL HONORAIRE GARY CHRIS SOLAR,
M.S.M., C.D.
Winnipeg (Manitoba)

Le colonel honoraire Solar a fait preuve d'un dévouement, d'un professionnalisme et d'une vision hors du commun dans l'exercice de ses fonctions au régiment Fort Garry Horse de 2003 à 2009. De par son engagement envers la communauté militaire et son leadership empreint de sens civique dans divers cercles sur la scène publique, il a largement contribué au rayonnement des Forces canadiennes, en particulier au Manitoba. Ses démarches personnelles pour accroître le soutien du public à l'endroit des soldats et de leurs familles ont été profitables à tous les intéressés.

LE PREMIER MAÎTRE DE 2^e CLASSE
DAVID SYDNEY TOBIAS, M.S.M., C.D.
Victoria (Colombie-Britannique)

Le professionnalisme, l'expertise technique et le leadership du premier maître de 2^e classe Tobias ont été des atouts incontestables lors du développement de la liaison de données tactiques pour l'image opérationnelle commune aux fins de l'opération

Olympic and Paralympic Games in Vancouver. From 2008 to 2010, he successfully integrated Canadian and American platform data links to produce the common operating picture for both Joint Task Force Games and the Canadian NORAD Region. This framework greatly helped to facilitate information transfer and improved communications throughout this important operation.

CAPTAIN KRISTIAN UDESEN, M.S.M.
Kamloops, British Columbia

From November 20 to 23, 2009, Captain Udesen displayed courage and front line leadership in the aftermath of two improvised explosive device attacks and ensuing enemy ambushes in the Panjwayi district of Afghanistan. Remaining calm, he organized and led two successful counterattacks, winning the firefights and clearing the enemy positions. Captain Udesen's tactical acumen, composure under fire and remarkable abilities as a soldier were critical to the defeat of the enemy and brought great credit to the Canadian Forces and to Canada.

**COMMANDER STEVEN MICHAEL WADDELL,
M.S.M., C.D.**
Temagami, Ontario

Commander Waddell served with distinction from October 2009 to May 2010, as commanding officer of Her Majesty's Canadian Ship Fredericton and commander of Task Force Saiph, deployed to the Gulf of Aden and the Arabian Sea in support of international counter-piracy and counter-terror efforts. Commander Waddell demonstrated tactical awareness, leadership, operational focus and a humanitarian approach to operations, allowing him to successfully lead his team through challenging missions, which brought great credit to the Royal Canadian Navy and to Canada.

**CAPTAIN(N) CRAIG WALKINGTON,
M.S.M., C.D.**
Halifax, Nova Scotia

In the two years leading up to the Canadian Naval Centennial, in 2010, Captain(N) Walkington provided commendable leadership in Atlantic Canada. This included bringing the Navy to Canadians, in order to honour its past, showcase its present and reinforce its future. Captain(N) Walkington's actions had significant impact on the eastern component of the Royal Tour to Canada in 2010, which included an international fleet review by Her Majesty Queen Elizabeth II. His meritorious contribution brought great credit to the Navy, to the Canadian Forces and to Canada.

SERGEANT AUSTIN KANE WILLIAMS, M.S.M.
Lillooet, British Columbia

From October 2009 to May 2010, Sergeant Williams ensured the best possible surveillance coverage was provided to ground forces in Afghanistan. He forged the Tactical Operations Centre into a cohesive team and implemented new capabilities to provide uninterrupted surveillance coverage, gaining the highest confidence of senior leadership. Sergeant Williams' personal commitment in this regard contributed directly to operational success and brought great credit to the Canadian Forces.

Podium, qui a été la contribution des Forces canadiennes au soutien des Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver. De 2008 à 2010, il a efficacement intégré les liaisons de données des plates-formes canadienne et américaine afin de produire l'image opérationnelle commune pour la Force opérationnelle interarmées Jeux et la Région canadienne du NORAD. Ce cadre de travail a grandement aidé à faciliter le transfert d'information et à améliorer les communications tout au long de cette importante opération.

LE CAPITAINE KRISTIAN UDESEN, M.S.M.
Kamloops (Colombie-Britannique)

Du 20 au 23 novembre 2009, le capitaine Udesen a fait preuve de courage et de leadership sur la ligne de front dans la foulée de deux attaques au moyen de dispositifs explosifs de circonstance, suivies d'embuscades ennemies dans le district de Panjwayi, en Afghanistan. Sans perdre son sang-froid, il a organisé et dirigé deux contre-attaques fructueuses, gagné l'échange de tirs et réussi à déloger les ennemis de leur position. L'acuité tactique du capitaine Udesen, sa grande maîtrise sous les tirs et ses remarquables capacités de soldat ont grandement contribué à la défaite de l'ennemi et ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

**LE CAPITAINE DE FRÉGATE STEVEN MICHAEL
WADDELL, M.S.M., C.D.**
Temagami (Ontario)

Le capitaine de frégate Waddell a servi avec distinction d'octobre 2009 à mai 2010, à titre de commandant du Navire canadien de Sa Majesté Fredericton et de la Force opérationnelle Saiph, déployés dans le golfe d'Aden et dans la mer d'Oman pour appuyer les opérations internationales de lutte contre la piraterie et le terrorisme. Grâce à son leadership et à sa perspective opérationnelle, tout comme à son sens tactique et à son approche humanitaire à l'égard des opérations, le capitaine de frégate Waddell a pu diriger son équipe avec succès pendant des missions difficiles, faisant ainsi rejaillir l'honneur sur la Marine royale canadienne et sur le Canada.

**LE CAPITAINE DE VAISSEAU CRAIG WALKINGTON,
M.S.M., C.D.**
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Au cours des deux années qui ont précédé le centenaire de la Marine canadienne, qui a été célébré en 2010, le capitaine de vaisseau Walkington a exercé un leadership remarquable dans le Canada atlantique. Il a, entre autres, mis en valeur la Marine auprès des Canadiens de manière à honorer son passé, à souligner ses réalisations actuelles et à renforcer son avenir. Par ses actions, le capitaine de vaisseau Walkington a eu un impact appréciable sur le volet de la Tournée royale 2010 dans l'est du Canada, où a eu lieu, notamment, une inspection de la flotte internationale par Sa Majesté la reine Elizabeth II. Sa valeureuse contribution a fait grand honneur à la Marine, aux Forces canadiennes et au Canada.

LE SERGENT AUSTIN KANE WILLIAMS, M.S.M.
Lillooet (Colombie-Britannique)

D'octobre 2009 à mai 2010, le sergent Williams a veillé à ce que la meilleure surveillance possible soit fournie aux forces terrestres en Afghanistan. Il a transformé le Centre des opérations tactiques en une équipe cohésive et mis en œuvre de nouvelles capacités afin d'assurer une surveillance ininterrompue, gagnant ainsi toute la confiance des hauts dirigeants. L'engagement personnel du sergent Williams à cet égard a contribué directement au succès opérationnel et a fait grand honneur aux Forces canadiennes.

BRIGADIER-GENERAL PAUL FRANCIS WYNNYK,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Sherwood Park and Breton, Alberta

Brigadier-General Wynnyk deployed to Afghanistan as the assistant commanding general for Afghan National Army Development within the NATO Training Mission, in Kabul, from March 2009 to March 2010. Working with and mentoring the country's most senior leaders, he exerted strategic influence that shaped and developed the Afghan National Security Forces. Brigadier-General Wynnyk's commanding presence and diplomacy furthered international efforts in Afghanistan and brought great credit to Canada.

BRIGADIER-GENERAL GREGORY ACHILLES YOUNG,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Windsor, Ontario

As deputy commanding general of the Combined Security Transition Command-Afghanistan from November 2006 to May 2007, Brigadier-General Young worked with the President of Afghanistan and his Minister of the Interior to establish a legitimate and professional national police force. His dedicated efforts were instrumental in establishing the rule of law, extending the government's legitimacy and transitioning the nation to democracy. Brigadier-General Young's leadership tremendously increased the country's policing capabilities, bringing great credit to the Canadian Forces and to Canada.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[6-1-o]

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL PAUL FRANCIS WYNNYK,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Sherwood Park et Breton (Alberta)

De mars 2009 à mars 2010, le brigadier-général Wynnyk a pris part à la Mission de formation de l'OTAN, à Kaboul, en Afghanistan, en qualité de commandant général adjoint responsable du perfectionnement de l'Armée nationale afghane. Grâce au travail de collaboration avec les dirigeants du pays les plus haut placés et au mentorat s'y rattachant, le brigadier-général Wynnyk a exercé une influence stratégique en vue d'orienter et de perfectionner les Forces de sécurité nationale afghanes. L'habileté du brigadier-général Wynnyk à commander ainsi que sa diplomatie ont aidé à faire progresser les efforts internationaux en Afghanistan et ont fait grand honneur au Canada.

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL GREGORY ACHILLES YOUNG,
O.M.M., M.S.M., C.D.
Windsor (Ontario)

À titre de général commandant adjoint du Commandement de la transition conjointe de la sécurité en Afghanistan, de novembre 2006 à mai 2007, le brigadier-général Young a travaillé de près avec le président de l'Afghanistan et son ministre de l'Intérieur pour constituer une force policière légitime et professionnelle. Par ses efforts inlassables, il a joué un rôle de premier plan dans l'établissement de la primauté du droit, dans le renforcement de la légitimité du gouvernement et dans la transition du pays vers un régime démocratique. Grâce au leadership dont il a fait preuve, le brigadier-général Young a accru les capacités de maintien de l'ordre en Afghanistan, faisant ainsi grand honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[6-1-o]

MENTION IN DISPATCHES

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General and Commander-in-Chief of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Mentions in Dispatches as follows:

Master Corporal Martin Amyot
Corporal Joshua Antonia
Captain Breen Carson
Corporal Neil Dancer
Corporal Andrew Paul Downer
Master Corporal Evan Duff
Sergeant Patrick Michael Farrell, C.D.
Private Kirk Farrell
Corporal Joseph Don Henry
Corporal Shaun Hofer
Major Robert Mathew Hume, C.D.
Sergeant Jedd Michael Lafleche
Sergeant James Ray Brent Martin, C.D.
Master Corporal Ian R. Matthews-Pestana
Master Corporal Stuart Douglas Murray, C.D.
Corporal Christopher Joseph Novak
Lieutenant Brian Riddell
Corporal Corey Sagstuen, C.D.
Warrant Officer Lawrence Jeffrey Schnurr, C.D.

CITATION À L'ORDRE DU JOUR

Le très honorable David Johnston, gouverneur général et commandant en chef du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les citations à l'ordre du jour suivantes :

Le caporal-chef Martin Amyot
Le caporal Joshua Antonia
Le capitaine Breen Carson
Le caporal Neil Dancer
Le caporal Andrew Paul Downer
Le caporal-chef Evan Duff
Le sergent Patrick Michael Farrell, C.D.
Le soldat Kirk Farrell
Le caporal Joseph Don Henry
Le caporal Shaun Hofer
Le major Robert Mathew Hume, C.D.
Le sergent Jedd Michael Lafleche
Le sergent James Ray Brent Martin, C.D.
Le caporal-chef Ian R. Matthews-Pestana
Le caporal-chef Stuart Douglas Murray, C.D.
Le caporal Christopher Joseph Novak
Le lieutenant Brian Riddell
Le caporal Corey Sagstuen, C.D.
L'adjudant Lawrence Jeffrey Schnurr, C.D.

Sergeant Michel Simoneau, C.D.
Master Corporal Jayson Swift
Lieutenant Matthew Tompkins
One other whose name is withheld for operational and security reasons.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[6-1-o]

Le sergent Michel Simoneau, C.D.
Le caporal-chef Jayson Swift
Le lieutenant Matthew Tompkins
Un autre individu dont le nom n'est pas publié pour des raisons d'opérations et de sécurité.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[6-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-02896 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is amended as follows:

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 130 000 m³ place measure.

DAVID ASH
Acting Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Prairie and Northern Region

On behalf of the Minister of the Environment

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of results of investigations and recommendations for a substance — Decabromodiphenyl Ether — specified on the Domestic Substances List (paragraph 68(b) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas decabromodiphenyl ether is a substance listed on Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*; and

Whereas an ecological state of the science report on decabromodiphenyl ether was published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 28, 2010, and that it was warranted to also update the information regarding human health,

Notice is hereby given that a summary of the draft human health state of the science report on decabromodiphenyl ether conducted pursuant to paragraph 68(b) of the Act is annexed hereto.

Public comment period

Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the draft state of the science report which may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax) or substances@ec.gc.ca (email).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in

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

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-02896, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est modifié comme suit :

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 130 000 m³ mesure en place.

Le directeur régional intérimaire
Direction des activités de protection de l'environnement
Région des Prairies et du Nord

DAVID ASH

Au nom du ministre de l'Environnement

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**MINISTÈRE DE LA SANTÉ**

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

Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le Décabromodiphényléther — inscrite sur la Liste intérieure [alinéa 68b) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que le décabromodiphényléther est une substance inscrite à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un rapport sur l'état des connaissances scientifiques écologiques concernant le décabromodiphényléther a été publié le 28 août 2010 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, il était également justifié de mettre à jour les renseignements concernant la santé humaine,

Avis est donné par les présentes qu'un résumé de l'ébauche du rapport sur l'état des connaissances scientifiques sur la santé humaine concernant le décabromodiphényléther réalisée en application de l'alinéa 68b) de la Loi est ci-annexé.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit au ministre de l'Environnement ses commentaires sur l'ébauche du rapport sur l'état des connaissances scientifiques qui peut être consultée à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des

response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

KAREN LLOYD
Director General
Safe Environments Directorate

On behalf of the Minister of Health

DAVID MORIN
Acting Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

Synopsis of the Draft Human Health State of the Science Report of Decabromodiphenyl Ether

Decabromodiphenyl ether (decaBDE) belongs to a group of structurally related chemicals known as the polybrominated diphenyl ethers (PBDEs). DecaBDE does not occur naturally in the environment and is not manufactured in Canada. However, decaBDE may be imported into Canada as a commercial mixture, DecaBDE, or in consumer products, particularly electronic and electrical goods and textiles. The primary use of decaBDE in Canada is as a flame retardant in the manufacture of thermoplastics and polymer resins.

In 2006, two reports on PBDEs were published: *Ecological Screening Assessment Report on Polybrominated Diphenyl Ethers* and *State of the Science Report for a Screening Health Assessment: Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)*. The conclusion of the ecological screening assessment report was that decaBDE, along with other assessed PBDEs (both reports considered PBDEs containing between 4 and 10 bromine atoms), met the criteria set out in paragraph 64(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). On the basis of this conclusion, PBDEs, including decaBDE, were added to Schedule 1 of CEPA 1999.

In August 2010, Environment Canada published an ecological state of the science (SOS) report that examined new environmental data pertaining to the bioaccumulation and transformation of decaBDE. In the present report, Health Canada has examined new human health information that has become available on decaBDE since the original SOS report for a screening health assessment of PBDEs was published in 2006.

The health effects of decaBDE have been well studied. In laboratory animals, decaBDE affects early fetal/neonatal development, the liver, the thyroid and potentially the endocrine system. The available studies suggest that decaBDE does not have significant genotoxic potential, and there is limited evidence for carcinogenicity in experimental animals.

Breast milk is the predominant source of exposure for breastfed infants. For all other age groups, indoor dust and food were the greatest sources of exposure. Comparison of the critical effect levels for repeated exposures in mammalian studies with the upper-bounding estimates of intake of decaBDE for the potentially most highly exposed age groups (breastfed infants and children aged 0.5–4 years) results in margins of exposure that are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases. Comparison of the critical effect level for acute exposure with the upper-bounding exposure

renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

La directrice générale
Direction de la sécurité des milieux
KAREN LLOYD

Au nom de la ministre de la Santé

Le directeur général par intérim
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
DAVID MORIN

Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEXE

Résumé de l'ébauche du rapport sur l'état des connaissances scientifiques sur la santé humaine concernant le Décabromodiphényléther

Le décabromodiphényléther (decaBDE) appartient à un groupe de substances chimiques structurellement apparentées connues sous le nom de polybromodiphényléthers (PBDE). Le decaBDE n'est pas présent de façon naturelle dans l'environnement et n'est pas fabriqué au Canada. Cependant, le decaBDE peut être importé au Canada sous forme de mélange commercial, DécaBDE, ou dans les produits de consommation, notamment les produits électriques et électroniques et les textiles. Le decaBDE est principalement utilisé au Canada comme produit ignifuge dans la fabrication de thermoplastiques et de résines de polymère.

En 2006, deux rapports sur les PBDE ont été publiés : le *Rapport d'évaluation écologique préalable des polybromodiphényléthers (PBDE)* et le *Rapport sur l'état des connaissances scientifiques sous-jacentes à une évaluation préalable des effets sur la santé : Polybromodiphényléthers (PBDE)*. Le rapport d'évaluation écologique préalable concluait que le decaBDE et d'autres PBDE évalués (les deux rapports examinaient des PBDE contenant de 4 à 10 atomes de brome) répondaient aux critères énoncés à l'alinéa 64a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. En fonction de cette conclusion, les PBDE, dont le decaBDE, ont été ajoutés à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

En août 2010, Environnement Canada a publié un rapport sur l'état des connaissances scientifiques qui examinait les nouvelles données environnementales concernant la bioaccumulation et la transformation du decaBDE. Dans le présent rapport, Santé Canada a étudié de nouveaux renseignements concernant les effets du decaBDE sur la santé humaine qui ont été obtenus depuis la publication, en 2006, du *Rapport sur l'état des connaissances scientifiques sous-jacentes à une évaluation préalable des effets sur la santé : Polybromodiphényléthers (PBDE)*.

Les effets du decaBDE sur la santé ont été bien étudiés. Chez les animaux de laboratoire, le decaBDE modifie le développement fœtal et néonatal précoce, le foie, le système thyroïdien et potentiellement le système endocrinien. Les études disponibles laissent entendre que le decaBDE n'a pas de pouvoir génotoxique important et il y a peu d'indications de cancérogénéicité chez les animaux de laboratoire.

Le lait maternel est la principale source d'exposition pour les nouveau-nés allaités. Pour tous les autres groupes d'âge, la poussière intérieure et la nourriture étaient les sources d'exposition les plus importantes. La comparaison des niveaux d'effet critique pour les expositions répétées dans des études sur les mammifères avec les valeurs estimatives de la limite supérieure de l'absorption de decaBDE pour les groupes d'âge susceptibles d'être le plus fortement exposés (nouveau-nés allaités et enfants de 0,5 à 4 ans) permet d'obtenir des marges d'exposition qui sont jugées adéquates pour tenir compte des incertitudes liées aux bases de données

estimate for children (aged 0.5–4 years) mouthing hard plastic toys containing decaBDE also results in a margin of exposure considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases. Additionally, recent unpublished biomonitoring data indicate that levels of decaBDE in human serum in Canada may be lower than the upper-bounding estimates of daily intake. This further supports the adequacy of the margins of exposure derived in this report.

Ongoing ecological risk management initiatives in Canada are expected to result in a reduction of human exposure to decaBDE and other PBDE congeners.

The draft human health state of the science report of decabromodiphenyl ether is available on the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[6-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

FOOD AND DRUGS ACT

Notice of Intent — Food and Drug Regulations — Project No. 1663 — Schedule F

The purpose of this Notice of Intent (NOI) is to provide an opportunity to comment on a proposal to add to Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations* pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency. The proposed addition to Schedule F means that all products that contain pancrelipase, pancreatin or pancreatic extracts where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency would require a prescription to be sold.

Sections C.01.041 to C.01.049 of the *Food and Drug Regulations* control the sale of medicinal ingredients that are listed in Schedule F. Part I of Schedule F lists ingredients that require a prescription for human use and for veterinary use. Part II of Schedule F lists ingredients that require a prescription for human use, but do not require a prescription for veterinary use if so labelled or if in a form unsuitable for human use.

Health Canada has conducted a scientific review of pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts against a set of established and publicly available factors for listing drugs on Schedule F. These factors include, but are not limited to, toxicity, pharmacological properties and therapeutic uses of the medicinal ingredients.

Based on this assessment, Health Canada is recommending the addition of pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts to Schedule F where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency. This would result in affected products being regulated as prescription drug products under the *Food and Drug Regulations*. Since pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts meet the definition of a natural

relatives à l'exposition et aux effets sur la santé. La comparaison du niveau d'effet critique pour une exposition aiguë avec l'estimation de la limite supérieure d'exposition pour les enfants (de 0,5 à 4 ans) mâchonnant des jouets en plastique dur contenant du decaBDE permet aussi d'obtenir une marge d'exposition jugée adéquate pour tenir compte des incertitudes liées aux bases de données relatives à l'exposition et aux effets sur la santé. De plus, de récentes données de biosurveillance non publiées indiquent que les concentrations de decaBDE dans le sérum humain au Canada sont peut-être plus faibles que les valeurs estimatives de la limite supérieure d'absorption journalière. Ceci vient appuyer davantage l'adéquation des marges d'exposition calculées dans le présent rapport.

On prévoit que les initiatives de gestion des risques écologiques en cours au Canada aboutiront à une diminution de l'exposition humaine au decaBDE et aux autres congénères de PBDE.

L'ébauche du rapport sur l'état des connaissances scientifiques sur la santé humaine concernant le décabromodiphényléther est accessible sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca).

[6-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Avis d'intention — Règlement sur les aliments et drogues — Projet n° 1663 — Annexe F

Le présent avis d'intention a pour but de permettre des commentaires sur la proposition d'ajouter à la partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues* la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques, lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine. L'ajout proposé à l'annexe F ferait en sorte que tous les produits contenant de la pancrélipase, de la pancréatine ou des extraits pancréatiques ne pourraient être vendus que sur ordonnance lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine.

Les articles C.01.041 à C.01.049 du *Règlement sur les aliments et drogues* régissent la vente des ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F. La partie I de l'annexe F énumère les ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain et pour usage vétérinaire. La partie II de l'annexe F énumère les ingrédients qui requièrent une ordonnance pour usage humain, mais qui n'en requièrent pas pour un usage vétérinaire si l'étiquette en fait mention ou si la forme ne convient pas aux humains.

Santé Canada a effectué une évaluation scientifique de la pancrélipase, de la pancréatine et des extraits pancréatiques en faisant appel à un ensemble de facteurs établis et rendus publics à considérer en vue de l'inscription à l'annexe F. Ces facteurs incluent, entre autres, la toxicité, les propriétés pharmacologiques et les usages thérapeutiques des ingrédients médicinaux.

À la lumière de cette évaluation, Santé Canada recommande l'ajout de la pancrélipase, de la pancréatine et des extraits pancréatiques à l'annexe F lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine. Les produits touchés seraient réglementés comme des médicaments vendus sur ordonnance en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*. Comme la pancrélipase, la

health product, products sold for any other use or at a lower strength would continue to be regulated under the *Natural Health Products Regulations*.

Description

Pancreatic enzymes are important for the adequate absorption of fat, proteins, and to a lesser extent, carbohydrates from the diet. The failure of the pancreas to produce an adequate level of enzymes results in the inability to properly digest food, otherwise known as pancreatic exocrine insufficiency (PEI). Certain medical conditions can cause this lack of enzymes, including cystic fibrosis, chronic inflammation of the pancreas, or blockage of the pancreatic ducts.

A review of the available scientific literature on pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts indicates that direct supervision by a practitioner and routine laboratory monitoring are required to determine and maintain the optimum dose as the response to these ingredients varies greatly from one patient to another. Testing is needed to determine the level at which these ingredients are effective as there are potential health risks if the dose is excessive. Pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts have been known to cause undesirable side effects such as scarring of the large intestine, which is commonly seen with excessive doses but has occurred at normal therapeutic dosage levels. As a result of this assessment, Health Canada is recommending that pancrelipase, pancreatin and pancreatic enzymes where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency, be added to Schedule F and be regulated as prescription status medicinal ingredients under the *Food and Drug Regulations*.

Alternatives

The following are alternative options to adding the three medicinal ingredients to Schedule F as proposed:

(1) Do not list pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts in Schedule F.

This option is not considered to be appropriate. After measuring these ingredients against the factors for listing drugs on Schedule F, Health Canada is recommending that prescription status would be appropriate for pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency.

(2) List pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts in Schedule F without any qualifications, for example, without exemptions.

This option is not considered to be appropriate because it would mean that pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts would require a prescription for all uses and strengths. The only use and strength of pancrelipase, pancreatin or pancreatic extracts that have been identified at this time as meeting the Schedule F factors are where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency.

pancréatine et les extraits pancréatiques sont visés par la définition de produit de santé naturel, les produits vendus à d'autres fins ou à des concentrations plus faibles resteraient assujettis au *Règlement sur les produits de santé naturels*.

Description

Les enzymes pancréatiques jouent un rôle important dans l'absorption adéquate des lipides, des protéines et, dans une moindre mesure, des glucides fournis par les aliments. La production insuffisante d'enzymes par le pancréas entraîne l'incapacité à digérer adéquatement les aliments, appelée insuffisance pancréatique exocrine (IPE). Certaines affections peuvent être à l'origine de ce déficit en enzymes, notamment la fibrose kystique, l'inflammation chronique du pancréas ou l'obstruction des canaux pancréatiques.

L'examen de la documentation scientifique disponible au sujet de la pancrélipase, de la pancréatine et des extraits pancréatiques indique que la supervision directe par un praticien et des analyses de laboratoire régulières sont nécessaires pour établir et maintenir la dose optimale, car la réponse à ces ingrédients varie considérablement d'un patient à l'autre. Des essais doivent être menés pour déterminer à quelles concentrations ces ingrédients sont efficaces, car ils posent des risques potentiels pour la santé s'ils sont administrés en quantités excessives. Il est établi que la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques peuvent produire des effets secondaires indésirables, tels que l'apparition de cicatrices sur le gros intestin, qui est courante aux doses excessives, mais qui peut aussi survenir à des doses thérapeutiques normales. Suivant cette évaluation, Santé Canada recommande d'ajouter à l'annexe F la pancrélipase, la pancréatine et les enzymes pancréatiques et de les réglementer comme des ingrédients médicinaux vendus sur ordonnance en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues* lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine.

Solutions envisagées

Les solutions envisagées à l'ajout des trois ingrédients médicinaux à l'annexe F seraient les suivantes :

(1) Ne pas inscrire la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques à l'annexe F.

Cette solution n'est pas jugée appropriée. À la lumière de son évaluation des ingrédients en fonction des facteurs à considérer en vue de l'inscription à l'annexe F, Santé Canada est d'avis que le statut de « médicament vendu sur ordonnance » conviendrait à la pancrélipase, à la pancréatine et aux extraits pancréatiques lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine.

(2) Inscrire la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques à l'annexe F sans que l'inscription soit accompagnée d'une mention explicative, c'est-à-dire sans exemption.

Cette solution n'est pas jugée appropriée parce que cela signifierait que la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques devraient être vendus avec ordonnance quels que soient l'usage et la concentration. Pour l'instant, la seule indication thérapeutique et la seule concentration de la pancrélipase, de la pancréatine ou des extraits pancréatiques qui ont été identifiées comme répondant aux facteurs d'inscription à l'annexe F sont lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine ou si l'unité posologique contient plus de 20 000 unités USP d'activité lipasique.

Benefits and costs

The amendment would have an impact on the following sectors:

- Public

Prescription access to drug products containing these medicinal ingredients would benefit Canadians by decreasing the risks of improper use and by ensuring the guidance and care of a practitioner.

Another benefit would be that drug products for human use containing medicinal ingredients listed on Schedule F may be covered by both provincial and private health care plans.

- Health insurance plans

Drug products for human use containing medicinal ingredients listed on Schedule F may be a cost covered by both provincial and private health care plans.

- Provincial health care services

The provinces may incur costs to cover practitioners' fees for services. However, the guidance and care provided by the practitioners would reduce the need for health care services that may result from improper use of drug products for human use that contain medicinal ingredients listed on Schedule F. The overall additional costs for health care services should therefore be minimal.

- Manufacturers

Following implementation of this initiative, pancrelipase, pancreatin and pancreatic extracts where the strength per dosage unit exceeds 20 000 USP units of lipase activity or when indicated for the treatment of pancreatic exocrine insufficiency could no longer be sold without a valid Drug Identification Number (DIN) and prescription labelling. Notice of this proposed change in regulatory status is being communicated to the pharmaceutical industry through this Notice of Intent. This advance notice, in addition to a delayed coming into force after publication, would allow manufacturers of affected products sufficient time to apply for and, if satisfactory, obtain approval of their DIN submission. A letter will be sent to manufacturers affected by this proposed regulatory amendment which may assist them in beginning the preparation of the documents:

- (1) Prescribing Information Part I: Health Professional Information;
- (2) Part II: Scientific Information;
- (3) Part III: Consumer Information; and
- (4) Chemistry and Manufacturing Requirements.

Compliance and enforcement

This amendment would not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act*, the *Food and Drug Regulations* and the *Natural Health Products Regulations* enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate.

Consultation

The process for this consultation with stakeholders is described in the Memorandum of Understanding (MOU) to streamline regulatory amendments to Schedule F, which came into effect on February 23, 2005. The MOU is posted on the Health Canada Web site.

Health Canada will send the Notice of Intent by email to stakeholders. The Notice of Intent will also be posted on the Health Canada and the "Consulting With Canadians" Web sites.

Avantages et coûts

La présente modification influencerait sur les secteurs suivants :

- Public

L'accès sur ordonnance aux médicaments contenant ces ingrédients médicinaux serait avantageux pour la population canadienne, car les risques d'usage inadéquat diminueraient, et les utilisateurs seraient conseillés et suivis par des praticiens.

Un autre avantage serait que les médicaments, pour usage humain, contenant les ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F pourraient être remboursés en vertu des régimes d'assurance-santé provinciaux et privés.

- Régimes d'assurance-santé

Les médicaments, pour usage humain, contenant les ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F pourraient être remboursés en vertu des régimes d'assurance-santé provinciaux et privés.

- Services de soins de santé provinciaux

Les services des praticiens peuvent entraîner des frais pour les provinces. Toutefois, les conseils et les soins dispensés par ces praticiens devraient se traduire par une baisse de la demande de services de soins de santé liée à l'utilisation inadéquate de ces médicaments pour usage humain qui contiennent des ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F. Ainsi, dans l'ensemble, l'augmentation du coût des services de soins de santé entraînée par cette mesure devrait être minime.

- Fabricants

À la suite de la mise en œuvre de la présente initiative, la pancrélipase, la pancréatine et les extraits pancréatiques ne pourraient plus être vendus sans un numéro d'identification de drogue (DIN) valide ainsi qu'un étiquetage réservé aux médicaments vendus sur ordonnance lorsque la concentration par unité posologique excède 20 000 unités USP d'activité lipasique ou lorsque ces ingrédients sont indiqués pour le traitement de l'insuffisance pancréatique exocrine. L'industrie pharmaceutique est avisée du changement proposé du statut réglementaire par le présent avis d'intention. Ce préavis, ainsi qu'une entrée en vigueur postérieure à la publication, donne à tous les fabricants des produits touchés, un délai suffisant pour faire leur demande de DIN et, si acceptable, en obtenir l'approbation. Les fabricants visés par cette proposition de modification réglementaire recevront une lettre visant à les assister pour commencer la préparation des documents suivants :

- (1) Information posologique Partie I : Renseignements pour le professionnel de la santé;
- (2) Partie II : Renseignements scientifiques;
- (3) Partie III : Renseignements pour le consommateur;
- (4) Exigences chimiques et fabrication.

Respect et exécution

Cette modification ne changerait rien aux mécanismes de conformité en vigueur en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, du *Règlement sur les aliments et drogues* et du *Règlement sur les produits de santé naturels* appliqués par l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Consultation

Le processus pour cette consultation avec les parties intéressées est décrit dans le Protocole d'entente (PE) qui simplifie le processus de modification réglementaire pour l'annexe F qui est entré en vigueur le 23 février 2005. Le PE est affiché sur le site Web de Santé Canada.

Santé Canada enverra l'avis d'intention aux parties intéressées par courriel et l'affichera sur les sites Web de Santé Canada et de « Consultation auprès des Canadiens ».

Any comments regarding this proposed amendment should be sent within 75 days following the date of posting of this NOI on the Health Canada Web site. The policy analyst for this project, Carrie Harrison-Viau, may be contacted at the following address: Refer to Project Number: 1663, Bureau of Policy, Science and International Programs, Therapeutic Products Directorate, Health Canada, Holland Cross, Tower B, 2nd Floor, 1600 Scott Street, Address Locator: 3102C5, Ottawa, Ontario K1A 0K9, 613-948-4623 (telephone), 613-941-6458 (fax), regaff-affreg@hc-sc.gc.ca (email).

Final approval

In accordance with the MOU process, it is anticipated that the proposed Schedule F amendment will proceed directly from this consultation to consideration for final approval by the Governor in Council, approximately eight to ten months from the date of publication of this NOI on the Health Canada Web site. If the amendment is approved by the Governor in Council, publication in the *Canada Gazette*, Part II, would follow. The amendment would come into force 90 days after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II.

PAUL GLOVER
Assistant Deputy Minister

[6-1-o]

On doit faire parvenir toute remarque relative à ce projet de modification proposée dans les 75 jours suivant la date d'affichage de cet avis d'intention sur le site Web de Santé Canada. On peut communiquer avec l'analyste de politiques pour ce projet, Carrie Harrison-Viau, à l'adresse suivante : Mentionner le projet n° 1663, Bureau des politiques, sciences et programmes internationaux, Direction des produits thérapeutiques, Santé Canada, Holland Cross, Tour B, 2^e étage, 1600, rue Scott, Indice d'adresse : 3102C5, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, 613-948-4623 (téléphone), 613-941-6458 (télécopieur), regaff-affreg@hc-sc.gc.ca (courriel).

Approbation finale

Conformément au processus du PE, il est prévu que cette modification proposée à l'annexe F procédera directement de cette consultation à la considération pour approbation finale par le gouverneur en conseil, approximativement de huit à dix mois suivant la date d'affichage de cet avis d'intention sur le site Web de Santé Canada. Si la modification est approuvée par le gouverneur en conseil, la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* suivra. La modification entrerait en vigueur 90 jours suivant la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Le sous-ministre adjoint
PAUL GLOVER

[6-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

COMPETITION ACT

Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2012

Pursuant to subsection 110(8) of the *Competition Act*, I hereby determine that the amount for the year 2012, for the purposes of any of subsections 110(2) to 110(6) of the *Competition Act*, is seventy-seven million dollars.

CHRISTIAN PARADIS
Minister of Industry

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA CONCURRENCE

Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2012

En vertu du paragraphe 110(8) de la *Loi sur la concurrence*, je détermine par la présente que la somme pour l'année 2012, pour l'application de l'un ou l'autre des paragraphes 110(2) à 110(6) de la *Loi sur la concurrence*, est de soixante-dix-sept millions de dollars.

Le ministre de l'Industrie
CHRISTIAN PARADIS

[6-1-o]

NOTICE OF VACANCY

OFFICE OF THE INFORMATION COMMISSIONER OF CANADA

Assistant Information Commissioner (Complaints Resolution and Compliance) [full-time position]

Location: National Capital Region

Salary range: \$137,700–\$162,000

The Office of the Information Commissioner of Canada was created in 1983 under the *Access to Information Act*. As an agent of Parliament, the Information Commissioner oversees the implementation of the *Access to Information Act* by government institutions and is responsible for investigating complaints under the *Access to Information Act* regarding access to government records and mediates between dissatisfied applicants and government institutions.

AVIS DE POSTE VACANT

COMMISSARIAT À L'INFORMATION DU CANADA

Commissaire adjoint(e) à l'information (Règlement des plaintes et respect de la loi) [poste à temps plein]

Lieu de travail : Région de la capitale nationale

Échelle salariale : Entre 137 700 \$ et 162 000 \$

Le Commissariat à l'information du Canada (CIC) a été créé en 1983 en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Un agent du Parlement, le commissaire à l'information veille à la mise en œuvre de la *Loi sur l'accès à l'information* par les institutions fédérales. Le commissaire est responsable de faire enquête sur les plaintes déposées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* concernant l'accès aux documents de l'administration fédérale et joue le rôle de médiateur entre les requérants insatisfaits et les institutions fédérales.

Reporting to the Information Commissioner, the Assistant Information Commissioner (Complaints Resolution and Compliance) leads the investigative function of the Office and provides leadership to enhance government-wide compliance with the *Access to Information Act*.

The successful candidate should have a degree from a recognized university in a relevant field of study, or a combination of equivalent education, job-related training and/or experience. A law degree would be considered an asset. The preferred candidate must have demonstrated decision-making experience with respect to sensitive issues. Management experience in a private or public sector organization, including managing human and financial resources, with experience in the interpretation and application of legislation, regulations and policies, is required. The chosen candidate will also have experience dealing with the Government, preferably with senior government officials, as well as stakeholders and the media.

Knowledge of the mandate, roles and responsibilities of the Office of the Information Commissioner is required. The selected candidate should have knowledge of the legislative and regulatory framework within which the Commissioner carries out his or her mandate, in particular the *Access to Information Act*, the *Privacy Act* and their regulations as well as have knowledge of the Canadian parliamentary system and the work of parliamentary committees. Knowledge of relevant government policies on access to information, in addition to emerging access to information issues in Canada and their impact on government, individual Canadians and Canadian society at large, is also required. Knowledge of access to information regimes in other jurisdictions, provincial or international, would be considered an asset.

The successful candidate should be a strong, flexible and tactful leader with sound judgment, objectivity, integrity, strong professional ethics and superior interpersonal skills. The ideal candidate will be able to develop and maintain effective relationships with a broad range of stakeholders, policy makers at all levels, the media and the public at large. The ability to interpret relevant statutes, regulations and policies and analyze complex situations in order to make equitable decisions and recommendations, while anticipating their short- and long-term consequences, is required. The chosen candidate will also have the ability to think strategically, anticipate trends and act to influence the evolution and improvement of the federal access to information regime. Finally, strong communications skills, both written and oral, as well as the ability to act as a spokesperson on access to information issues in dealing with Parliament, the Government, the media and other organizations, are required.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidate must reside in or be willing to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance.

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The preferred candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The

Rendant compte au commissaire à l'information, le/la commissaire adjoint(e) à l'information (Règlement des plaintes et respect de la loi) mène la fonction d'enquête du CIC et exerce également du leadership pour accroître la conformité avec la *Loi sur l'accès à l'information*.

La personne retenue doit posséder un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation relative au poste et/ou d'expérience. Un diplôme en droit constituerait un atout. Elle doit de plus posséder de l'expérience relative à la prise de décision concernant des questions de nature délicate. L'expérience de la gestion dans un organisme du secteur public ou privé, notamment de la gestion des ressources humaines et financières, ainsi que de l'interprétation et de l'application de lois, de règlements et de politiques, est essentielle. La personne choisie doit avoir acquis une expérience dans le domaine des relations avec le gouvernement, préférentiellement auprès de hauts fonctionnaires, ainsi qu'avec les intervenants et les médias.

La connaissance du mandat, des rôles et des responsabilités du Commissariat à l'information est essentielle. La personne sélectionnée devrait avoir une bonne connaissance du cadre législatif et réglementaire en vertu duquel le commissaire à l'information exerce son mandat, particulièrement la *Loi sur l'accès à l'information*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et leurs règlements. La connaissance des politiques du gouvernement en matière d'accès à l'information, ainsi que des questions d'actualité au Canada concernant l'accès à l'information et des répercussions de ces questions sur le gouvernement, les Canadiens et les Canadiennes et la société canadienne dans son ensemble, est importante. La personne recherchée possède également une connaissance du système parlementaire canadien et du travail des comités parlementaires. La connaissance des régimes d'accès à l'information d'autres juridictions, provinciales ou internationales, serait un atout.

La personne retenue doit faire preuve de leadership fort, de souplesse, de bon jugement, d'objectivité, d'intégrité, de tact et de discrétion et posséder de solides valeurs éthiques professionnelles et une capacité supérieure à entretenir des relations personnelles. La personne idéale devrait être capable de créer et d'entretenir de bonnes relations avec une variété d'intervenants, les médias, l'ensemble du public et les personnes qui élaborent les politiques à tous les niveaux. La capacité d'interpréter les lois, les règlements et les politiques pertinents et d'analyser les situations complexes afin de formuler des décisions et des recommandations équitables, tout en sachant envisager leurs répercussions à court et à long termes, est importante. La personne choisie devrait posséder la capacité de réfléchir d'une manière stratégique, de prévoir les tendances et de prendre les mesures requises en vue d'avoir une influence sur l'évolution et l'amélioration du régime fédéral d'accès à l'information. Enfin, la capacité de communiquer efficacement à l'oral et à l'écrit de même que la capacité d'agir à titre de porte-parole à propos des questions concernant l'accès à l'information dans le cadre des relations avec le Parlement, le gouvernement, les médias et divers organismes sont requises.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

La personne retenue doit demeurer ou être prête à déménager dans la région de la capitale nationale ou à un endroit situé à une distance raisonnable du lieu de travail.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention*

guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca>.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Information Commissioner of Canada in identifying qualified candidates for this position whom she may recommend for appointment to the Governor in Council. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the Office of the Information Commissioner of Canada and its activities can be found on its Web site at www.oic-ci.gc.ca.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by March 2, 2012, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, Braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

des titulaires de charge publique. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca>.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au commissaire à l'information du Canada d'identifier des personnes qualifiées pour ce poste qu'elle pourrait ensuite recommander pour nomination auprès du gouverneur en conseil. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur le Commissariat à l'information du Canada et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.oic-ci.gc.ca.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 2 mars 2012 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

SENATE**INDUSTRIAL ALLIANCE PACIFIC INSURANCE AND FINANCIAL SERVICES INC.**

Notice is hereby given that Industrial Alliance Pacific Insurance and Financial Services Inc., a life insurance company incorporated in 1967 by the *Act to incorporate The North West Life Assurance Company of Canada* of the Parliament of Canada and now governed by the provisions of the federal *Insurance Companies Act*, having its principal place of business in the City of Vancouver, in the Province of British Columbia, will apply to the Parliament of Canada, at the present session thereof or at either of the two sessions immediately following the present session, for a private Act authorizing it to apply to be continued as a body corporate under the laws of the Province of Quebec.

January 25, 2012

AZMINA KARIM-BONDY
Solicitor for the Petitioner

INDUSTRIAL ALLIANCE PACIFIC INSURANCE AND
FINANCIAL SERVICES INC.
2165 Broadway W
P.O. Box 5900
Vancouver, British Columbia
V6B 5H6

[4-4-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 mai 2011.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

SÉNAT**INDUSTRIELLE ALLIANCE PACIFIQUE, ASSURANCE ET SERVICES FINANCIERS INC.**

Avis est par les présentes donné que Industrielle Alliance Pacifique, Assurance et services financiers inc., une compagnie d'assurance-vie constituée en 1967 par la *Loi constituant la Compagnie d'assurance-vie North West du Canada* du Parlement du Canada et actuellement régie par les dispositions de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, loi fédérale, ayant son principal établissement en la ville de Vancouver, province de la Colombie-Britannique, demandera au Parlement du Canada, lors de la session en cours ou l'une des deux sessions subséquentes, d'adopter une loi d'intérêt privé l'autorisant à demander d'être prorogée sous forme de personne morale régie par les lois de la province de Québec.

Le 25 janvier 2012

L'avocate du pétitionnaire
AZMINA KARIM-BONDY

INDUSTRIELLE ALLIANCE PACIFIQUE,
ASSURANCE ET SERVICES FINANCIERS INC.
2165, Broadway Ouest
Case postale 5900
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 5H6

[4-4-o]

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Certain stainless steel sinks — Decision*

On January 25, 2012, pursuant to subsection 38(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) made a preliminary determination of dumping and a preliminary determination of subsidizing in respect of stainless steel sinks with a single drawn bowl having a volume between 1 600 and 5 000 cubic inches (26 219.30 and 81 935.32 cubic centimetres) or with multiple drawn bowls having a combined volume between 2 200 and 6 800 cubic inches (36 051.54 and 111 432.04 cubic centimetres), excluding sinks fabricated by hand, originating in or exported from the People's Republic of China.

The goods in question are usually classified under the following Harmonized System classification numbers:

7324.10.00.11
7324.10.00.19
7324.10.00.21
7324.10.00.29

The Canadian International Trade Tribunal (Tribunal) will conduct a full inquiry into the question of injury to the Canadian producers of certain stainless steel sinks, and will make an order or finding not later than 120 days after its receipt of the notice of the preliminary determinations of dumping and subsidizing.

Pursuant to section 8 of SIMA, provisional duty is payable on the dumped and subsidized certain stainless steel sinks originating in or exported from the People's Republic of China that are released from customs during the period commencing January 25, 2012, and ending on the earlier of the day the investigations are terminated, the day on which the Tribunal makes an order or finding, or the day an undertaking is accepted. The amount of provisional duty payable is not greater than the estimated margin of dumping and the estimated amount of subsidy. The *Customs Act* applies with respect to the accounting and payment of provisional duty. As such, failure to pay duties within the prescribed time will result in the application of the interest provisions of the *Customs Act*.

Information

The *Statement of Reasons* regarding this decision will be issued within 15 days following the decision and will be available on the CBSA's Web site at www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi or by contacting Danielle Newman at 613-952-1963, or by fax at 613-948-4844.

Ottawa, January 25, 2012

DANIEL GIASSON
*Director General
Anti-dumping and Countervailing Directorate*

[6-1-o]

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION***Certains évier en acier inoxydable — Décision*

Le 25 janvier 2012, en vertu du paragraphe 38(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu une décision provisoire de dumping et une décision provisoire de subventionnement à l'égard des évier en acier inoxydable à simple cuvette emboutie, pouvant contenir un volume allant de 1 600 à 5 000 pouces cubes (26 219,30 et 81 935,32 centimètres cubes) ou à multiples cuvettes embouties d'un volume global entre 2 200 et 6 800 pouces cubes (36 051,54 et 111 432,04 centimètres cubes), à l'exception des évier fabriqués à la main, originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous les numéros de classement du Système harmonisé suivants :

7324.10.00.11
7324.10.00.19
7324.10.00.21
7324.10.00.29

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (Tribunal) mènera une enquête complète sur la question de dommage causé aux producteurs canadiens de certains évier en acier inoxydable et rendra une ordonnance ou des conclusions dans les 120 jours suivant la date de réception de l'avis des décisions provisoires de dumping et de subventionnement.

Conformément à l'article 8 de la LMSI, des droits provisoires sont exigibles sur certains évier en acier inoxydable originaires ou exportés de la République populaire de Chine faisant l'objet de dumping et de subventionnement et dédouanés au cours de la période commençant le 25 janvier 2012 et se terminant à la première des dates suivantes : le jour où l'on met fin à l'enquête, le jour où le Tribunal rend une ordonnance ou des conclusions ou le jour où un engagement est accepté. Le montant des droits provisoires exigibles n'est pas supérieur à la marge estimative de dumping et le montant estimatif de subvention. La *Loi sur les douanes* s'applique en ce qui a trait à la déclaration en détail et au paiement des droits provisoires. À ce titre, le non-paiement des droits exigibles dans le délai prescrit donnera lieu à l'application des dispositions de la *Loi sur les douanes* concernant les intérêts.

Renseignements

L'*Énoncé des motifs* portant sur cette décision sera émis dans les 15 jours suivant la décision et il sera affiché sur le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi. On peut aussi en obtenir une copie en communiquant avec Danielle Newman par téléphone au 613-952-1963, ou par télécopieur au 613-948-4844.

Ottawa, le 25 janvier 2012

*Le directeur général
Direction des droits antidumping et compensateurs*
DANIEL GIASSON

[6-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

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

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c) and 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
888782778RR0001	ESCARPMENT BIOSPHERE FOUNDATION, INC., TORONTO, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[6-1-o]

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

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

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 168(1)(c) et 168(1)(e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[6-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

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

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(d) and 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
871966040RR0001	WORLD ASSEMBLY OF MUSLIM YOUTH, MISSISSAUGA, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[6-1-o]

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

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

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 168(1)(d) et 168(1)(e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[6-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The following notice of intention to revoke was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

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

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis sous la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)(c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)(b) de cette loi

et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
103108510RR0001	L'ENSEMBLE FOLKORIQUE DE LA RIVIÈRE-ROUGE INC., WINNIPEG (MAN.)
106144801RR0001	KING GEORGE MASONIC TEMPLE, CALGARY, ALTA.
107481095RR0001	HIGHLAND VALLEY BAPTIST CHURCH, LOGAN LAKE, B.C.
107534554RR0001	JEUNESSE DU MONDE, QUÉBEC (QC)
118814409RR0001	BOYLSTON BAYVIEW SENIOR CITIZENS CLUB, BOYLSTON, N.S.
118926641RR0002	FONDS LIEUTENANT-COLONEL RAOUL PELLERIN, TROIS-RIVIÈRES (QC)
118929660RR0001	FOURTH CHURCH OF CHRIST, SCIENTIST, VANCOUVER, B.C.
118947225RR0001	GREEK ORTHODOX COMMUNITY OF EAST VANCOUVER, VANCOUVER, B.C.
118960301RR0001	HOLY GHOST SLOVAK GREEK CATHOLIC CHURCH, MARKHAM, ONT.
118962844RR0001	HOPE MIRAMICHI ANIMAL SHELTER INC., BLACK RIVER BRIDGE, N.B.
118965227RR0001	HUNGARIAN CANADIAN ENGINEERS ASSOCIATION STUDENT TRUST FUND, MONT-ROYAL, QUE.
118968817RR0001	INNER PEACE FOUNDATION, ANCASTER, ONT.
118985977RR0001	KNOX PRESBYTERIAN CHURCH, BASSANO, ALTA.
119019230RR0001	LIFE IN JESUS MISSION CANADA INC., KINGSTON, ONT.
119019768RR0001	LILLOOET CHRISTIAN FELLOWSHIP, LILLOOET, B.C.
119020055RR0001	LINDEN CARE & SHARE SOCIETY, LINDEN, ALTA.
119060093RR0001	NORTHERN MISSIONARY FELLOWSHIP, MOOSONEE, ONT.
119061794RR0001	NORTH TRYON PRESBYTERIAN CHURCH, NORTH TRYON, P.E.I.
119081743RR0001	PAROISSE DE NOTRE-DAME DE BETSIAMITS, PESSAMIT (QC)
119086163RR0001	PARRSBORO UNITED BAPTIST CHURCH, PARRSBORO, N.S.
119090488RR0001	PENTECOSTAL NATIVE MISSIONS OF THE PENTECOSTAL ASSEMBLIES OF CANADA, HAY RIVER, N.W.T.
119096444RR0001	PORT BLANDFORD PASTORAL CHARGE, PORT BLANDFORD, N.L.
119109791RR0018	ST. JOHN BOSCO CHURCH, PORT COLBORNE, ONT.
119112894RR0001	REDEEMER LUTHERAN CHURCH, PORCUPINE PLAIN, SASK.
119149664RR0001	SICAMOUS PENTECOSTAL ASSEMBLY, SICAMOUS, B.C.
119150878RR0001	SIR JAMES DUNN SCHOLARSHIP & AWARD FUND, SAULT STE. MARIE, ONT.
119151249RR0001	SISTERS OF OUR LADY OF CHARITY OF THE REFUGE, EDMONTON, ALTA.
119169175RR0001	ST. BARTHOLOMEW'S CHURCH, TORONTO, ONT.
119195931RR0001	ST. PAUL'S LUTHERAN CHURCH, MCCREARY, MAN.
119196574RR0001	ST. PAUL'S PRESBYTERIAN CHURCH, GALAHAD, ALTA.
119209799RR0001	TELKWA MUSEUM SOCIETY, TELKWA, B.C.
119215069RR0001	THE BARNEY'S RIVER STATION COMMUNITY CLUB, BARNEYS RIVER STATION, N.S.
119216372RR0001	THE BOARD OF GOVERNORS FOR THE CATHOLIC CENTRE OF NORTH BAY ONTARIO, NORTH BAY, ONT.
119239135RR0001	THE JANIS AND HILDA MIERINS FOUNDATION, OTTAWA, ONT.
119246635RR0011	THE NAVY LEAGUE OF CANADA, NEW BRUNSWICK DIVISION, FREDERICTON, N.B.
119249837RR0001	THE PARISH OF NEWBORO-WESTPORT, WESPORT NEWBORO BEDFORD MILLS, ONT.
119257996RR0001	THE STRATHMORE BLOCK PARENT ASSOCIATION, STRATHMORE, ALTA.
119264703RR0001	TILLSONBURG CHRISTIAN MEN'S FELLOWSHIP, TILLSONBURG, ONT.
119265296RR0001	TODAY'S CHILD-TOMORROW'S FUTURE CHILDREN'S CENTRE INCORPORATED, TORONTO, ONT.
119295152RR0001	WEST NEW ANNAN UNITED CHURCH, TATAMAGOUCHE, N.S.
121491807RR0037	THE 36 (NFLD) SERVICE BATTALION ASSOCIATION, ST. JOHN'S, N.L.
124565268RR0001	JARVIS COLLEGIATE ALUMNI ASSOCIATION, TORONTO, ONT.
125749994RR0001	BLYTH UNITED CHURCH PASTORAL CHARGE, BLYTH, ONT.
128439064RR0001	MUSÉE JUSTE POUR RIRE / JUST FOR LAUGHS MUSEUM, MONTRÉAL (QC)
128967353RR0021	PAROISSE STE-ANNE, OTTAWA (ONT.)
129162707RR0001	ST. LAWRENCE HERITAGE SOCIETY, ST. LAWRENCE, N.L.
129362893RR0001	FONDATION CHARLES DUTAUD/CHARLES DUTAUD FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)
129771762RR0001	THE GOLDEN AGE PIONEERS SOCIETY OF RICH LAKE, ST. LINA, ALTA.
129863130RR0001	FAIRVIEW BAPTIST CHURCH, CALGARY, ALTA.
129887345RR0001	BETHEL PENTECOSTAL CHURCH, BARRHEAD, ALTA.
130166200RR0001	LA PAROISSE C. R. DE STE-MARIE, WINNIPEG (MAN.)
131820839RR0001	THE CHILDREN'S WELCOME CENTRE OF GLOUCESTER, GLOUCESTER, ONT.
132345836RR0001	LATCHFORD PUBLIC LIBRARY, LATCHFORD, ONT.
132410671RR0055	SOCIETY OF ST-VINCENT-DE-PAUL-ST BRIGIDS CONFERENCE, TORONTO, ONT.
132615394RR0001	ST. ANN'S PARISH, TRUAX, SASK.
132932104RR0001	CALGARY STETSON SHOW BAND ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
134634955RR0001	GREENWOOD CEMETERY OF SHEDIAC COMPANY, LIMITED, MONCTON, N.B.
136203007RR0001	EASTSIDE COMMUNITY BAPTIST CHURCH, CALGARY, ALTA.
141771261RR0001	FONDATION POUR VAINCRE L'AUTISME, BEAUPRÉ (QC)
143476687RR0001	CORPORATION D'HÉBERGEMENT DE MONT-JOLI, MONT-JOLI (QC)
800459950RR0001	FONDATION CŒUR D'OR, QUÉBEC (QC)
800541419RR0001	THE FLYT FOUNDATION / LA FONDATION FLYT, MONTRÉAL, QUE.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
801942020RR0001	CYPRESS COUNTY 40-MILE SEARCH AND RESCUE GUILD, MEDICINE HAT, ALTA.
801995697RR0001	APOSTLES' CONTINUATION MINISTRY INTERNATIONAL OF CALGARY, ALBERTA, CALGARY, ALTA.
804317212RR0001	NAMOS B.C. NORTHERN AMPHIBIAN MONITORING OUTPOST SOCIETY, PRINCE GEORGE, B.C.
804830552RR0001	THE CANADIAN/CHINESE CULTURAL INTERCHANGE, OTTAWA, ONT.
805018348RR0001	THE URBACON FOUNDATION, TORONTO, ONT.
805090628RR0001	CALVARY CHRISTIAN CENTER INC., NEW MARYLAND, N.B.
805674876RR0001	NEWHOPE LEGACY COMMUNITY FOUNDATION INC., STOUGHTON, SASK.
806236345RR0001	CANADIAN FRIENDS OF WELLINGTON COLLEGE, TORONTO, ONT.
807382221RR0001	EDMC CANADIAN EDUCATION FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
809713076RR0001	FONDATION EDONATION, MONTRÉAL (QC)
810951145RR0001	CALGARY SUDANESE FAMILY INTEGRATION CENTRE, CALGARY, ALTA.
812016210RR0001	PARKDALE COMMUNITY FOOD BANK, TORONTO, ONT.
813812013RR0001	UPPER ROOM HOUSE OF PRAYER INC., KEEWATIN, ONT.
815010145RR0001	ST. MARY'S ANGLICAN CHURCH, HUNTSVILLE, ONT.
815171699RR0001	SOUTHERN ALBERTA CHRISTIAN YOUTH ASSOCIATION SACYA, CLARESHOLM, ALTA.
815560297RR0001	THE LESLIE DAVIDSON FOUNDATION / LA FONDATION LESLIE DAVIDSON, KIRKLAND, QUE.
815629142RR0001	MASJID AL-FAISALIYYAH, BRAMPTON, ONT.
816758759RR0001	BENEVOLENT IRISH SOCIETY CHARITABLE FOUNDATION INC., ST. JOHN'S, N.L.
818394256RR0001	FREEDOM PRESBYTERIAN CHURCH, NORTH YORK, ONT.
818828675RR0001	E. M. REYNOLDS CHARITABLE FOUNDATION, CALGARY, ALTA.
820396893RR0001	VOLUNTEER CONNECT, TORONTO, ONT.
820601151RR0001	WINDSOR HANA CHRISTIAN CHURCH, WINDSOR, ONT.
820715746RR0001	TIMOTHY INSTITUTE CHURCH RESOURCES SOCIETY, CALGARY, ALTA.
823540349RR0001	THE TORONTO SPANISH CHURCH, TORONTO, ONT.
824360697RR0001	BROAD STREET, TORONTO, ONT.
826451163RR0001	FREE AT LAST MINISTRIES, TORONTO, ONT.
827149147RR0001	PARTNERS IN HARVEST (CANADA), TORONTO, ONT.
828767921RR0001	STEHYAQ ABORIGINAL HEALING SOCIETY, CHILLIWACK, B.C.
829101013RR0001	PERSONAL COMPUTER MUSEUM, BRANTFORD, ONT.
829196468RR0001	SALLUIT FULL GOSPEL CHURCH / ÉGLISE DU PLEIN ÉVANGILE DE SALLUIT, LONDON, ONT.
830246765RR0001	AKW CHARITY, MISSISSAUGA, ONT.
830558227RR0001	HOMELAND COMMUNITY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
830829545RR0001	FONDATION NATHALIE SIMARD, MONTRÉAL (QC)
831171350RR0001	VOLUNTEER COLD LAKE SOCIETY, COLD LAKE, ALTA.
849679527RR0001	HOPE CENTRE CHRISTIAN MISSION, BRAMPTON, ONT.
852752930RR0001	GROUND LEVEL YOUTH VENTURES INC., TORONTO, ONT.
855780730RR0001	IGLESIA DE DIOS PENTECOSTAL "CRISTO VIENE", CALGARY, ALTA.
855800280RR0001	AID FOR VICTIMS OF CAMBODIAN LAND MINES, TORONTO, ONT.
855914446RR0001	WORLD EVANGELISM ASSOCIATION, ST. CATHARINES, ONT.
857723688RR0001	THE APOSTOLIC WATCHMAN CHURCH INC., BRUTTS CORNER, N.B.
859071110RR0001	FRIENDS OF THE SALMO PUBLIC LIBRARY, SALMO, B.C.
861464469RR0001	CAMP PARADISE, HAY RIVER, N.W.T.
861752889RR0001	HEALTH OUTREACH, MISSISSAUGA, ONT.
862265931RR0001	THE JASON EDMONDS FOUNDATION FOR ROAD SAFETY, LONDON, ONT.
863026167RR0001	ESPACE AVENIR, MONTRÉAL (QC)
869805093RR0001	FONDATION DE L'ÉCOLE DES MÉTIERS DE LA CONSTRUCTION DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
870302635RR0001	MAISON D'ESPOIR DE L'OUTAOUAIS, GATINEAU (QC)
892993569RR0001	SMILE AFRICA INTERNATIONAL, KELOWNA, B.C.
893640110RR0001	THE ANGELS, KITCHENER, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[6-1-o]

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[6-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The registered charities listed below have consolidated or merged with other organizations and have requested that their

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

Les organismes de bienfaisance enregistrés dont les noms figurent ci-dessous ont fusionné avec d'autres organismes et ont

registration be revoked. Therefore, the following notice of intention to revoke has been sent to them, and is now being published according to the requirements of the *Income Tax Act*:

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

demandé que leur enregistrement soit révoqué. Par conséquent, l’avis suivant qui leur a été envoyé est maintenant publié conformément aux dispositions de la *Loi de l’impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l’alinéa 168(1)a) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*, j’ai l’intention de révoquer l’enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l’alinéa 168(2)a) de cette loi et que la révocation de l’enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

Business Number Numéro d’entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107361594RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE NOTRE-DAME-DE-LIESSE, SHERBROKE (QC)
107364515RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-THOMAS-APÔTRE ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
118787142RR0042	ST. SAVIOUR’S ANGLICAN CHURCH, VICTORIA, B.C.
118905298RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE LA RÉSSURRECTION DU CHRIST, SHERBROOKE (QC)
118976752RR0001	KAIROS REHABILITATION PROGRAM, KINGSTON, ONT.
119288918RR0778	NECHAKO CONGREGATION OF JEHOVAH’S WITNESSES, PRINCE GEORGE, B.C.
119288918RR1082	ONTARIO CIRCUIT NO. 22-A OF JEHOVAH’S WITNESSES, ETOBICOKE, ONT.
119288918RR1253	BRITISH COLUMBIA CIRCUIT NO. 13A OF JEHOVAH’S WITNESSES, COQUITLAM, B.C.
119288918RR1266	BRITISH COLUMBIA CIRCUIT NO. 13-B OF JEHOVAH’S WITNESSES, BURNABY, B.C.
119288918RR1323	CONCEPTION BAY CONGREGATION OF JEHOVAH’S WITNESSES, CONCEPTION BAY SOUTH, N.L.
129396024RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-ALBERT LE GRAND, ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
130009327RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-ÉMILE ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
132410671RR0397	LA SOCIÉTÉ DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL - CONFÉRENCE ST-FRANÇOIS D’ASSISE, DE TROIS-RIVIÈRES, TROIS-RIVIÈRES (QC)
891621377RR0001	PAROISSE ST-JEAN DE BRÉBEUF, GATINEAU (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[6-1-0]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[6-1-0]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

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

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(b), and to subsections 168(2), and 248(1) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organizations listed below and that the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L’IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l’enregistrement d’organismes de bienfaisance

L’avis d’intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu’ils n’ont pas respecté les parties de la *Loi de l’impôt sur le revenu* tel qu’il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l’alinéa 168(1)b), et aux paragraphes 168(2) et 248(1) de la *Loi de l’impôt sur le revenu*, j’ai l’intention de révoquer l’enregistrement des organismes mentionnés ci-dessous et que la révocation de l’enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

Business Number Numéro d’entreprise	Name/Nom Address/Adresse
119145217RR0001	SENIOR CITIZENS ORGANIZATION NO. 33 OF CARROT RIVER INC., CARROT RIVER, SASK.
119243376RR0001	THE LUTHERAN CHURCH OF LAKE ALMA INC., LAKE ALMA, SASK.
134869759RR0001	FAITH LUTHERAN CHURCH, MIDDLE LAKE, SASK.
849635396RR0001	THE TRIUMPH FOUNDATION INC., REGINA, SASK.
141026906RR0001	HUGH H. MACKAY - JAMES A. MACMURRAY FOUNDATION INC., BLOOMFIELD STATION, N.B.
890517170RR0001	VENN COMMUNITY HALL CO-OPERATIVE ASSOCIATION LIMITED, WATROUS, SASK.
140262528RR0001	CENTRE D’ACTIVITÉS “RENDEZ-VOUS” ACTIVITY CENTER INC., CAMPBELLTON (N.-B.)
881585806RR0001	MITKAS-HUNTER HOPE FOUNDATION INC., FLIN FLON, MAN.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[6-1-0]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[6-1-0]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of registered Canadian amateur athletic associations*

The following notice of intention to revoke was sent to the registered Canadian amateur athletic associations listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the registered Canadian amateur athletic associations listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
882239569RR0001	CANADIAN PRECISION FLYING ASSOCIATION, ORLÉANS, ONT.
883586109RR0001	CANADIAN ADVENTURE RACING ASSOCIATION, NORTH YORK, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[6-1-o]

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[6-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under “Part 1 Applications.”

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult “Today's Releases” on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under “Public Proceedings.”

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'associations canadiennes enregistrées de sport amateur*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux associations canadiennes enregistrées de sport amateur indiquées ci-après parce qu'elles n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des associations canadiennes enregistrées de sport amateur mentionnées ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PART 1 APPLICATIONS**

The following applications were posted on the Commission's Web site between January 27, 2012, and February 2, 2012:

9202-1617 Québec inc.
Saguenay, Quebec
2012-0093-0
Amendment to the technical parameters of CKGS-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: March 1, 2012

L.A. Radio Group Inc.
Lacombe, Alberta
2012-0100-6
Amendment to a condition of licence for CJUV-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: March 2, 2012

[6-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**DEMANDES DE LA PARTIE 1**

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 27 janvier 2012 et le 2 février 2012 :

9202-1617 Québec inc.
Saguenay (Québec)
2012-0093-0
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CKGS-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 1^{er} mars 2012

L.A. Radio Group Inc.
Lacombe (Alberta)
2012-0100-6
Modification à une condition de licence pour CJUV-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 2 mars 2012

[6-1-o]

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

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

2012-62 *January 30, 2012*
Ear Falls T.V. Committee
Ear Falls, Ontario

Approved — Request to revoke the broadcasting licence for the television station CIER-TV serving the community of Ear Falls.

2012-70 *February 3, 2012*
GlassBOX Television Inc.
Across Canada

Approved — Application for a broadcasting licence to operate GlassBOX Système, a national, French-language specialty Category B service.

2012-71 *February 3, 2012*
7215088 Canada Inc.
Across Canada

Approved — Application for a broadcasting licence to operate Academy Television, a national, English-language specialty Category B service.

[6-1-o]

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

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

2012-62 *Le 30 janvier 2012*
Ear Falls T.V. Committee
Ear Falls (Ontario)

Approuvé — Demande en vue de révoquer la licence de radiodiffusion de la station de télévision CIER-TV desservant la localité d'Ear Falls.

2012-70 *Le 3 février 2012*
GlassBOX Television Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter GlassBOX Système, un service national de catégorie B spécialisé de langue française.

2012-71 *Le 3 février 2012*
7215088 Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter Academy Television, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.

[6-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD**APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES****CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL INC.**

By an application dated February 2, 2012, CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL INC. (the "Applicant")

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE**DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS****CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL INC.**

CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL INC. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de

has applied to the National Energy Board (the “Board”), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the “Act”), for authorization to export up to 5 000 000 MWh of combined firm and interruptible energy annually for a period of 10 years.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 407 McGill Street, Suite 315, Montréal, Québec H2Y 2G3, Attention: Pascal Massey, 514-871-2120 (telephone), 514-871-9316 (fax), pascal@cwpenenergy.com (email), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board’s library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by March 14, 2012.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by April 5, 2012.

5. For further information on the procedures governing the Board’s examination, contact the Secretary of the Board at 403-299-2714 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

ANNE-MARIE ERICKSON
Secretary

[6-1-o]

l’énergie (l’« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l’Office national de l’énergie* (la « Loi »), une demande datée du 2 février 2012 en vue d’obtenir l’autorisation d’exporter jusqu’à un total de 5 000 000 MWh par année d’énergie garantie et interruptible pendant une période de 10 ans.

L’Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d’une audience publique. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d’examen public pendant les heures normales d’ouverture, à ses bureaux situés au 407, rue McGill, Bureau 315, Montréal (Québec) H2Y 2G3, à l’attention de : Pascal Massey, 514-871-2120 (téléphone), 514-871-9316 (télécopieur), pascal@cwpenenergy.com (courriel), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d’ouverture, à la bibliothèque de l’Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l’adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l’énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 14 mars 2012.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l’Office tiendra compte de tous les facteurs qu’il estime pertinents. En particulier, il s’intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l’exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l’exportation sur l’environnement;
- c) si le demandeur :
 - (i) a informé quiconque s’est montré intéressé par l’achat d’électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a donné la possibilité d’acheter de l’électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l’intention d’acheter de l’électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l’Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 5 avril 2012.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l’examen mené par l’Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l’Office, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
ANNE-MARIE ERICKSON

[6-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**B2B TRUST****M.R.S. TRUST COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 233(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) [the "Act"], that B2B Trust, a trust company governed by the Act, and its wholly owned subsidiary M.R.S. Trust Company, also a trust company governed by the Act, intend to make a joint application to the Minister of Finance on or about February 27, 2012, for the issue of letters patent of amalgamation continuing B2B Trust and M.R.S. Trust Company as one company.

The amalgamated company will continue to carry on business in Canada under the name of B2B Trust in both English and French, and its principal office will be located in Toronto, Ontario. B2B Trust is a wholly owned subsidiary of Laurentian Bank of Canada.

Note: The publication of this Notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to amalgamate the trust companies. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Trust and Loan Companies Act* (Canada) application review process and discretion of the Minister of Finance.

Montréal, January 27, 2012

NORTON ROSE CANADA LLP
Attorneys

[5-4-o]

(Erratum)

Notice is hereby given that the notice titled "CANADIAN INTELLIGENCE AND MILITARY POLICE ASSOCIATION", published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 145, No. 36, Saturday, September 3, 2011, on page 2919, should have read as follows:

CANADIAN INTELLIGENCE AND MILITARY POLICE ASSOCIATION (CIMPA)**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that the Canadian Intelligence and Military Police Association (CIMPA) intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

August 18, 2011

ARTHUR JORDAN
President

[6-1-o]

MINISTRY OF HIGHWAYS AND INFRASTRUCTURE OF SASKATCHEWAN**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Highways and Infrastructure of Saskatchewan hereby gives notice that an application has been made to the

AVIS DIVERS**B2B TRUST****COMPAGNIE DE FIDUCIE M.R.S.****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 233(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) [la « Loi »], que B2B Trust, une société de fiducie régie par la Loi, et sa filiale en propriété exclusive, Compagnie de fiducie M.R.S., également une société de fiducie régie par la Loi, ont l'intention de déposer auprès du ministre des Finances, le ou vers le 27 février 2012, une demande conjointe afin que le ministre des Finances émette des lettres patentes fusionnant et prorogeant les sociétés en une seule et même société.

La société issue de la fusion continuera de faire affaires sous le nom de B2B Trust en versions anglaise et française et son siège social demeurera situé à Toronto (Ontario). B2B Trust est une filiale en propriété exclusive de Banque Laurentienne du Canada.

Note : La publication de cet avis ne devrait pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront émises afin de fusionner les sociétés de fiducie. L'octroi des lettres patentes est soumis au processus normal de révision des demandes en vertu de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) et à la discrétion du ministre des Finances.

Montréal, le 27 janvier 2012

Les conseillers juridiques
NORTON ROSE CANADA S.E.N.C.R.L., s.r.l.

[5-4-o]

(Erratum)

Avis est par les présentes donné que l'avis intitulé « CANADIAN INTELLIGENCE AND MILITARY POLICE ASSOCIATION », publié le samedi 3 septembre 2011 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 145, n° 36, à la page 2919, aurait dû se lire comme suit :

CANADIAN INTELLIGENCE AND MILITARY POLICE ASSOCIATION (CIMPA)**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Canadian Intelligence and Military Police Association (CIMPA) demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 18 août 2011

Le président
ARTHUR JORDAN

[6-1-o]

MINISTRY OF HIGHWAYS AND INFRASTRUCTURE OF SASKATCHEWAN**DÉPÔT DE PLANS**

Le Ministry of Highways and Infrastructure of Saskatchewan (ministère de la voirie et de l'infrastructure de la Saskatchewan)

Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Highways and Infrastructure of Saskatchewan has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Plan Index System of the Province of Saskatchewan, at Regina, under deposit No. 102073755, a description of the site and plans for a proposed bridge on Provincial Highway No. 56 over the Qu'Appelle River, at 07-21-13-W2M, in the province of Saskatchewan.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Regina, January 31, 2012

ROB PENNY
Deputy Minister

[6-1-o]

donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Ministry of Highways and Infrastructure of Saskatchewan a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et dans le système d'indexation de plans de la Saskatchewan, à Regina, sous le numéro de dépôt 102073755, une description de l'emplacement et les plans d'un pont que l'on propose de construire sur la route provinciale 56 au-dessus de la rivière Qu'Appelle, situé dans la section 07, canton 21, rang 13, à l'ouest du deuxième méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Regina, le 31 janvier 2012

Le sous-ministre
ROB PENNY

[6-1-o]

PETERBOROUGH UTILITIES COMMISSION

PLANS DEPOSITED

The KGS Group, on behalf of the Peterborough Utilities Commission, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the KGS Group has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Peterborough (No. 45), at 300 Water Street, 1st Floor, North Tower, P.O. Box 7000, Peterborough, Ontario, under deposit No. R739631, a description of the site and plans of the existing Water Street Dam in the Otonabee River, at Latitude 48°20'13.54" N and Longitude 78°18'46.12" W, in front of Lot 4310, Water Street N, Peterborough, Ontario.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Mississauga, February 2, 2012

HOLLY HAMPTON, Ph.D., P.Eng.
Civil/Structural Department Head

[6-1-o]

PETERBOROUGH UTILITIES COMMISSION

DÉPÔT DE PLANS

La société KGS Group, au nom de la Peterborough Utilities Commission, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La KGS Group a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Peterborough (n° 45), situé au 300, rue Water, 1^{er} étage, Tour Nord, Case postale 7000, Peterborough (Ontario), sous le numéro de dépôt R739631, une description de l'emplacement et les plans du barrage de la rue Water actuel, situé dans la rivière Otonabee, par 48°20'13,54" de latitude N. et 78°18'46,12" de longitude O., en face du lot 4310, rue Water Nord, à Peterborough, en Ontario.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Mississauga, le 2 février 2012

La directrice du département de Génie civil et Structure
HOLLY HAMPTON, Ph.D., ing.

[6-1-o]

PETERBOROUGH UTILITIES SERVICES INC.

PLANS DEPOSITED

The KGS Group, on behalf of Peterborough Utilities Services Inc., hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the KGS Group has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Peterborough (No. 45), at 300 Water Street, 1st Floor, North Tower, P.O. Box 7000, Peterborough, Ontario, under deposit No. R739630, a description of the site and plans of the existing London Street Generating Station Dam in the Otonabee River, at Latitude 44°18'41.1402" N and Longitude 78°18'50.8032" W, in front of Lot 51, London Street, Peterborough, Ontario.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Mississauga, February 2, 2012

HOLLY HAMPTON, Ph.D., P.Eng.
Civil/Structural Department Head

[6-1-o]

PETERBOROUGH UTILITIES SERVICES INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société KGS Group, au nom de la société Peterborough Utilities Services Inc., donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La KGS Group a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Peterborough (n° 45), situé au 300, rue Water, 1^{er} étage, Tour Nord, Case postale 7000, Peterborough (Ontario), sous le numéro de dépôt R739630, une description de l'emplacement et les plans du barrage de la centrale hydroélectrique de la rue London actuel, situé dans la rivière Otonabee, par 44°18'41,1402" de latitude N. et 78°18'50,8032" de longitude O., en face du lot 51, rue London, à Peterborough, en Ontario.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Mississauga, le 2 février 2012

La directrice du département de Génie civil et Structure
HOLLY HAMPTON, Ph.D., ing.

[6-1-o]

THE ROYAL BANK OF SCOTLAND (CANADA)

APPLICATION FOR CONTINUANCE

Notice is hereby given in accordance with section 39.1 of the *Bank Act* (Canada) that The Royal Bank of Scotland (Canada), a bank incorporated under the *Bank Act* (Canada) listed in Schedule II to the *Bank Act* (Canada), intends to apply to the Minister of Finance for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance continuing it as a corporation to which the *Canada Business Corporations Act* applies.

The corporation will carry on business in Canada under a number name assigned pursuant to subsection 11(2) of the *Canada Business Corporations Act* or under such other name as may be permitted under the *Canada Business Corporations Act* and its head office will be located in Toronto, Ontario.

The Royal Bank of Scotland (Canada) is an affiliate of The Royal Bank of Scotland N.V., (Canada) Branch, an authorized foreign bank branch listed in Schedule III to the *Bank Act* (Canada). The application and any approval to continue The Royal Bank of Scotland (Canada) under the *Canada Business Corporations Act* do not affect The Royal Bank of Scotland N.V., (Canada) Branch.

Toronto, January 23, 2012

THE ROYAL BANK OF
SCOTLAND (CANADA)

[5-4-o]

THE ROYAL BANK OF SCOTLAND (CANADA)

DEMANDE DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné conformément à l'article 39.1 de la *Loi sur les banques* (Canada) que The Royal Bank of Scotland (Canada), une banque constituée en vertu de la *Loi sur les banques* (Canada) et énumérée à l'annexe II de la *Loi sur les banques* (Canada), entend demander au ministre des Finances l'approbation de demander un certificat de prorogation conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* prorogant The Royal Bank of Scotland (Canada) en tant que société par actions à laquelle la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* s'applique.

La société exercera ses activités au Canada sous un numéro matricule en guise de dénomination sociale assigné conformément au paragraphe 11(2) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* ou sous tout autre nom qui pourrait être permis en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

The Royal Bank of Scotland (Canada) est une société affiliée de The Royal Bank of Scotland N.V., (Canada) Branch, qui est une banque étrangère autorisée énumérée à l'annexe III de la *Loi sur les banques* (Canada). La demande et toute approbation de la prorogation de The Royal Bank of Scotland (Canada) en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* n'affectent pas The Royal Bank of Scotland N.V., (Canada) Branch.

Toronto, le 23 janvier 2012

THE ROYAL BANK OF
SCOTLAND (CANADA)

[5-4-o]

YOUTH APPRENTICESHIP STANDARDS COUNCIL

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Youth Apprenticeship Standards Council intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

January 27, 2012

MARY T. MICHAEL
President

[6-1-o]

YOUTH APPRENTICESHIP STANDARDS COUNCIL

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Youth Apprenticeship Standards Council demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 27 janvier 2012

La présidente
MARY T. MICHAEL

[6-1-o]

ORDERS IN COUNCIL**GOVERNMENT HOUSE**

Letters patent amending the Operational Service Medal Regulations

P.C. 2011-1380

November 29, 2011

Whereas, by letters patent issued on July 5, 2010, the Operational Service Medal was instituted and created in Canada;

Whereas those letters patent ordained, directed and appointed that the award of the Operational Service Medal shall be provided for by the *Operational Service Medal Regulations* annexed to the letters patent;

And whereas it is desirable and the Queen's Privy Council for Canada has advised that letters patent do issue amending the purpose of the Operational Service Medal contained in those letters patent in order to accord recognition to any person who at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada, outside Canada, served in a theatre of operations, provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or served under dangerous circumstances and amending the *Operational Service Medal Regulations*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby orders that letters patent do issue, under the Great Seal of Canada,

(a) amending the purpose of the Operational Service Medal contained in the letters patent issued on July 5, 2010 in order to accord recognition to any person who at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada, outside Canada, served in a theatre of operations, provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or served under dangerous circumstances; and

(b) amending the *Operational Service Medal Regulations*, made by letters patent issued on July 5, 2010, in accordance with the annexed schedule.

DAVID JOHNSTON

[Great Seal of Canada]

DÉCRETS**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**

Lettres patentes modifiant le Règlement sur la Médaille du service opérationnel

C.P. 2011-1380

Le 29 novembre 2011

Attendu que, par des lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010, la Médaille du service opérationnel a été créée et instituée au Canada;

Attendu que ces lettres patentes ont ordonné, décrété et prescrit que l'attribution de la Médaille du service opérationnel soit prévue par le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel* figurant en annexe des lettres patentes;

Attendu qu'il est souhaitable et que le Conseil privé de la Reine pour le Canada a recommandé que soient délivrées des lettres patentes, d'une part, modifiant l'objet de la Médaille du service opérationnel énoncé dans les lettres patentes pour rendre témoignage à toute personne qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, à l'extérieur du Canada, a servi dans un théâtre d'opérations, a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou a servi dans des circonstances dangereuses, et, d'autre part, modifiant le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel*,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre, Son Excellence le Gouverneur général en conseil ordonne la délivrance, sous le grand sceau du Canada, de lettres patentes :

a) modifiant l'objet de la Médaille du service opérationnel énoncé dans les lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010 pour rendre témoignage à toute personne qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, à l'extérieur du Canada, a servi dans un théâtre d'opérations, a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou a servi dans des circonstances dangereuses;

b) modifiant, conformément à l'annexe ci-après, le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel*, pris par lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010.

[Grand Sceau du Canada]

CANADA

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

GREETING:

Whereas, by Our letters patent issued on July 5, 2010, We instituted and created in Canada the Operational Service Medal for the purpose of according recognition to any person enrolled in, attached to or working with the Canadian Forces or a Canadian police force who served in a theatre of operations, provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or served under dangerous circumstances outside Canada;

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

SALUT :

Attendu que, par Nos lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010, Nous avons créé et institué au Canada la Médaille du service opérationnel pour rendre témoignage à toute personne qui, étant enrôlée dans les Forces canadiennes ou une force policière canadienne, affectée à l'une de ces dernières ou travaillant avec elles, a participé à des opérations dans un théâtre d'opérations, a fourni un appui direct, à temps plein, à ces opérations ou a servi dans des circonstances dangereuses à l'extérieur du Canada;

Whereas, by those letters patent, We ordained, directed and appointed that the award of the Operational Service Medal shall be provided for by the *Operational Service Medal Regulations* annexed to the letters patent;

And whereas it is desirable and Our Privy Council for Canada has advised that letters patent do issue amending the purpose of the Operational Service Medal contained in Our letters patent in order to accord recognition to any person who at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada, outside Canada, served in a theatre of operations, provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or served under dangerous circumstances, and amending the *Operational Service Medal Regulations* in accordance with the annexed schedule;

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by these presents amend the purpose of the Operational Service Medal contained in Our letters patent issued on July 5, 2010 to accord recognition to any person who at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada, outside Canada, served in a theatre of operations, provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or served under dangerous circumstances and amend the *Operational Service Medal Regulations*, made by Our letters patent issued on July 5, 2010, in accordance with the annexed schedule.

IN WITNESS THEREOF, We have caused these Our Letters to be made Patent and We have caused the Great Seal of Canada to be affixed.

WITNESS:

Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this twenty-seventh day of December in the year of Our Lord two thousand and eleven and in the sixtieth year of Our Reign.

BY HER MAJESTY'S COMMAND,

STEPHEN HARPER

PRIME MINISTER OF CANADA

SCHEDULE

1. (1) Paragraph 3(1)(a) of the French version of the *Operational Service Medal Regulations* is replaced by the following:

a) est un membre des Forces canadiennes :

(i) soit qui a été déployé à l'extérieur du Canada dans un théâtre d'opérations ou une zone de service spécial ou dans le cadre d'une opération de service spécial, ou qui a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou dans une telle zone, ou à l'opération, et ce, dans un environnement opérationnel,

(ii) soit qui a servi à l'extérieur du Canada dans des circonstances dangereuses;

(2) Paragraph 3(1)(c) of the French version of the *Regulations* is replaced by the following:

c) est un agent de police dûment assermenté par une force policière canadienne reconnue :

(i) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a été déployé à l'extérieur du

Attendu que, par Nos lettres patentes, Nous avons ordonné, créé et prescrit que l'attribution de la Médaille du service opérationnel soit prévue par le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel* figurant en annexe de Nos lettres patentes;

Attendu qu'il est souhaitable et que Notre Conseil privé pour le Canada a recommandé que soient délivrées des lettres patentes, d'une part, modifiant l'objet de la Médaille du service opérationnel énoncé dans Nos lettres patentes pour rendre témoignage à toute personne qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, à l'extérieur du Canada, a servi dans un théâtre d'opérations, a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou a servi dans des circonstances dangereuses, et, d'autre part, modifiant le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel*, conformément à l'annexe ci-après,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous modifions l'objet de la Médaille du service opérationnel énoncé dans Nos lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010 pour rendre témoignage à toute personne qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, à l'extérieur du Canada, a servi dans un théâtre d'opérations, a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou a servi dans des circonstances dangereuses, et que Nous modifions, conformément à l'annexe ci-après, le *Règlement sur la Médaille du service opérationnel*, pris par Nos lettres patentes délivrées le 5 juillet 2010.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait délivrer Nos présentes lettres patentes et y avons fait apposer le grand sceau du Canada.

TÉMOIN :

Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-septième jour de décembre de l'an de grâce deux mille onze, soixantième de Notre règne.

PAR ORDRE DE SA MAJESTÉ,

LE PREMIER MINISTRE DU CANADA

ANNEXE

1. (1) L'alinéa 3(1)a) du *Règlement sur la Médaille du service opérationnel* est remplacé par ce qui suit :

a) est un membre des Forces canadiennes :

(i) soit qui a été déployé à l'extérieur du Canada dans un théâtre d'opérations ou une zone de service spécial ou dans le cadre d'une opération de service spécial, ou qui a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou dans une telle zone, ou à l'opération, et ce, dans un environnement opérationnel,

(ii) soit qui a servi à l'extérieur du Canada dans des circonstances dangereuses;

(2) L'alinéa 3(1)c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) est un agent de police dûment assermenté par une force policière canadienne reconnue :

(i) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a été déployé à l'extérieur du

Canada dans un théâtre d'opérations ou une zone de service spécial ou dans le cadre d'une opération de service spécial, ou qui a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou dans une telle zone, ou à l'opération, et ce, dans un environnement opérationnel,

(ii) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a servi à l'extérieur du Canada dans des circonstances dangereuses;

(3) Paragraph 3(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) is a Canadian citizen in the employ of Her Majesty in right of Canada or under contract with the Government of Canada, other than a member of the Canadian Forces or a person sworn as a police officer by a recognized Canadian police force, and

(i) has been deployed outside Canada at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada inside a theatre of operations, in a special duty area or on a special duty operation, or provided direct support on a full-time basis to operations conducted in such a theatre or area or on such an operation while in an operational setting, or

(ii) has served outside Canada at the initiative, by the nomination or with the agreement of the Government of Canada, under dangerous circumstances.

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

(a) on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, who shall make a list of all persons that are eligible to be awarded the Medal or a Rotation Bar, and who shall forward the list to the Governor General; and

Canada dans un théâtre d'opérations ou une zone de service spécial ou dans le cadre d'une opération de service spécial, ou qui a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou dans une telle zone, ou à l'opération, et ce, dans un environnement opérationnel,

(ii) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a servi à l'extérieur du Canada dans des circonstances dangereuses;

(3) L'alinéa 3(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) est un citoyen canadien employé par Sa Majesté du chef du Canada ou engagé à contrat par le gouvernement du Canada, autre qu'un membre des Forces canadiennes ou un agent de police dûment assermenté par une force policière canadienne reconnue :

(i) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a été déployé à l'extérieur du Canada dans un théâtre d'opérations ou une zone de service spécial ou dans le cadre d'une opération de service spécial, ou qui a fourni un appui direct, à temps plein, aux opérations menées dans un tel théâtre ou dans une telle zone, ou à l'opération, et ce, dans un environnement opérationnel,

(ii) soit qui, à l'initiative ou sur nomination du gouvernement du Canada ou avec son accord, a servi à l'extérieur du Canada dans des circonstances dangereuses.

2. L'alinéa 10a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) sur recommandation du chef d'état-major de la défense, qui dresse la liste des personnes admissibles à la Médaille ou à une Barrette de rotation et la transmet au gouverneur général;

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Natural Resources, Dept. of		Ressources naturelles, min. des	
Crown Share Adjustment Payments Regulations	223	Règlement portant sur les paiements rectificatifs à l'égard de parts de la Couronne.....	223
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Motor Vehicle Tire Safety Regulations	234	Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile	234
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)	249	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)	249

Crown Share Adjustment Payments Regulations

Statutory authority

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act

Sponsoring department

Department of Natural Resources

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The Minister of Natural Resources is obligated under sections 246 to 249 of the 1988 *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* (the Accord Act) to make Crown Share Adjustment (CSA) payments to the Province of Nova Scotia from the Consolidated Revenue Fund.

Previous CSA payments have been made to Nova Scotia from the Government's Management Reserve (in 2008) and from the *Economic Recovery Act (stimulus)* [2009]. The 2008 payment of \$234.4 million compensated Nova Scotia for Crown share up to the period ending March 31, 2008. The payment under the *Economic Recovery Act (stimulus)* of \$174.5 million provided the CSA owed to the province for fiscal years 2008–09 and 2009–10.

The objectives of the Regulations are to enable the Minister of Natural Resources to make future CSA payments to Nova Scotia from the Consolidated Revenue Fund, pursuant to the Accord Act, by

- articulating a methodology for calculating CSA payments due to Nova Scotia;
- identifying where the information to calculate the CSA payments is to be obtained; and
- prescribing administrative procedures for rectifying overpayments and underpayments to the Province.

Description and rationale

The Government of Canada obtained a 25% carried interest in all offshore projects under the National Energy Program (NEP) which was initiated in 1980. The Province of Nova Scotia subsequently negotiated the right to acquire 25% and 50%, respectively, of any federal interest in oil and natural gas projects in the Nova Scotia offshore area under the 1982 *Canada-Nova Scotia Agreement on Offshore Oil and Gas Resource Management and Revenue Sharing* (the 1982 Agreement.) The Government dismantled the NEP after the 1984 election but Nova Scotia subsequently negotiated Crown Share Adjustment payment provisions as part of the 1988 Accord Act. These provisions of the Accord Act essentially provide Nova Scotia with an equivalent financial

Règlement portant sur les paiements rectificatifs à l'égard de parts de la Couronne

Fondement législatif

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Ministère responsable

Ministère des Ressources naturelles

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le ministre des Ressources naturelles est tenu, en vertu des articles 246 à 249 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* de 1988 (Loi de mise en œuvre), de faire des paiements de rajustement à l'égard de la part de la Couronne (PRPC) au gouvernement de la Nouvelle-Écosse à même le Trésor.

Auparavant, les PRPC étaient faits au gouvernement de la Nouvelle-Écosse à même la réserve de gestion du gouvernement (en 2008) et en vertu de la *Loi sur la reprise économique (mesures incitatives)* de 2009. Le paiement de 234,4 millions de dollars effectué en 2008 a indemnisé le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour la part de la Couronne jusqu'à la période se terminant le 31 mars 2008. Quant au paiement de 174,5 millions de dollars effectué en vertu de la *Loi sur la reprise économique (mesures incitatives)*, il représente le PRPC dû au gouvernement provincial pour les exercices financiers 2008-2009 et 2009-2010.

Le Règlement a pour objectif de permettre au ministre des Ressources naturelles de faire les futurs PRPC au gouvernement de la Nouvelle-Écosse à même le Trésor, en vertu de la Loi de mise en œuvre, en :

- développant une méthode pour calculer les PRPC dus au gouvernement de la Nouvelle-Écosse;
- établissant où obtenir l'information servant à calculer le PRPC;
- prescrivant les procédures administratives permettant de rectifier les trop-perçus et les moins-perçus à l'égard du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Description et justification

Le gouvernement du Canada s'est prévalu d'un intérêt passif de 25 % dans tous les projets d'activités extracôtiers réalisés dans le cadre du Programme énergétique national (PEN), lancé en 1980. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a par la suite négocié le droit d'acquiescer 25 % et 50 %, respectivement, de l'intérêt fédéral dans les projets d'activités gazières et pétrolières réalisés dans la région extracôtière de la Nouvelle-Écosse en vertu de l'Accord entre le Canada et la Nouvelle-Écosse sur la gestion des ressources pétrolières et gazières situées au large des côtes et sur le partage des recettes de 1982 (l'Accord de 1982). Le gouvernement a aboli le PEN après l'élection de 1984, mais le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a par la suite négocié des clauses de paiement de

benefit to what it would have achieved had it been able to exercise its Crown share right under the 1982 Agreement.

The Accord Act, however, did not include a methodology for calculating CSA payments and this led to a long-term disagreement between Canada and Nova Scotia. This matter was not resolved until Prime Minister Harper and then Nova Scotia Premier Rodney MacDonald established a federal-provincial panel in October 2007 to address outstanding issues. The panel subsequently issued its report on July 4, 2008, and both governments endorsed the panel's recommendations on July 13, 2008. The panel's recommendations included a methodology for calculating CSA payments due to Nova Scotia; direction on how to obtain the information needed to calculate the CSA payments; and administrative procedures for rectifying any CSA overpayment or underpayment to the province.

Implementation of the panel's recommendations necessitated legislative amendments to the Accord Act which were included as part of the *Economic Recovery Act (stimulus)* [2009]. In order for the Minister of Natural Resources to make future CSA payments under the Accord Act, new regulations pursuant to the 2009 legislative amendments need to be promulgated.

The proposed Regulations meet each of the three objectives articulated above. They include a methodology for determining the annual returns that Nova Scotia would have been entitled to from each offshore project, had it had the opportunity to exercise its Crown share right. In order to be eligible to receive CSA payments, the methodology requires that the projected Nova Scotia share of profits from an offshore project must first meet a specified threshold rate of return, i.e. an annual rate of return on invested capital equal to the lesser of (a) 20% or (b) the aggregate of 7% and the average annual cost to the Province of borrowing money. The methodology provides direction on how to calculate the "average annual cost to the Province of borrowing money." It also includes detailed formulae for determining the profitability of each project based on actual data from the project operator, including information on capital investment, operating expenses, production levels, oil and gas prices, etc.

The proposed Regulations also stipulate that the data needed to calculate CSA payments will come from existing federal and provincial sources and from oil and gas companies active in the Nova Scotia offshore area. Most of the information that the Minister of Natural Resources will need is already provided by the companies to the Government of Nova Scotia for royalty administration purposes or to the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (CNSOPB) for its regulatory oversight function. Some of the data needed from companies (for example, tariff revenue from other projects and allocation of project costs between oil and gas) may not be provided for royalty and CNSOPB regulatory purposes, but the companies would have already compiled much of this data as part of their investment decision to proceed with the project.

Administrative arrangements will be developed to minimize the regulatory burden on companies. For example, information sharing protocols will be established to enable provincial royalty information to be shared with the federal government. The Minister

rajustement à l'égard de la part de la Couronne dans le cadre de la Loi de mise en œuvre de 1988. Ces clauses procurent au gouvernement de la Nouvelle-Écosse un avantage financier équivalent à ce qu'il aurait obtenu s'il avait réussi à exercer son droit relativement à la part de la Couronne en vertu de l'Accord de 1982.

Toutefois, la Loi de mise en œuvre ne prévoyait pas de méthode pour calculer les PRPC, ce qui a provoqué un désaccord à long terme entre les gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Écosse. Cette affaire n'a pas été résolue avant que le premier ministre Harper et le premier ministre de la Nouvelle-Écosse de l'époque, Rodney MacDonald, établissent un groupe d'experts fédéral-provincial en octobre 2007 pour se pencher sur les questions en suspens. Le 4 juillet 2008, le groupe d'experts a rendu public son rapport et le 13 juillet 2008, les deux gouvernements ont endossé ses recommandations. Voici quelques éléments que recommandait le groupe : une méthode pour calculer les PRPC dus au gouvernement de la Nouvelle-Écosse; une orientation permettant de savoir comment obtenir l'information nécessaire pour calculer les PRPC; des procédures administratives permettant de rectifier les trop-perçus et les moins-perçus à l'égard du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

La mise en œuvre des recommandations du groupe d'experts a nécessité des modifications législatives à la Loi de mise en œuvre, qui ont été incluses dans la *Loi sur la reprise économique (mesures incitatives)* de 2009. Pour permettre au ministre des Ressources naturelles d'effectuer les futurs PRPC en vertu de la Loi de mise en œuvre, les nouveaux règlements se rattachant aux modifications législatives de 2009 doivent être promulgués.

Le règlement proposé répond aux trois objectifs susmentionnés. Il prévoit une méthode pour déterminer les remises annuelles auxquelles le gouvernement de la Nouvelle-Écosse aurait eu droit pour chaque projet d'activités extracôtières, s'il avait pu exercer son droit relativement à la part de la Couronne. Pour pouvoir toucher les PRPC, la méthode exige que la part des profits projetés de la Nouvelle-Écosse provenant d'un projet d'activités extracôtières doive d'abord répondre à un taux de rendement seuil spécifique, c'est-à-dire le taux de rendement annuel du capital investi qui est égal au moins élevé de 20 % ou de la somme de 7 % et du coût d'emprunt annuel moyen pour la province. La méthode donne une orientation sur la façon de calculer le « coût d'emprunt annuel moyen » pour la province. Elle propose par ailleurs les formules détaillées pour déterminer la rentabilité de chaque projet en fonction des données réelles provenant de l'exploitant, notamment de l'information sur l'investissement de capitaux, les dépenses d'exploitation, les niveaux de production et les prix du pétrole et du gaz.

Le règlement proposé stipule par ailleurs que les données requises pour calculer les PRPC proviendront de sources fédérales et provinciales existantes et de sociétés gazières et pétrolières actives dans la région extracôtière de la Nouvelle-Écosse. La majorité des renseignements dont le ministre des Ressources naturelles aura besoin sont déjà fournis par les sociétés au gouvernement de la Nouvelle-Écosse aux fins d'administration des redevances ou à l'Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtières (OCNEHE) étant donné sa fonction de surveillance réglementaire. Certains renseignements exigés des sociétés (par exemple les recettes issues d'autres projets et l'allocation des coûts du projet entre le pétrole et le gaz) peuvent ne pas être fournis aux fins de redevances et de surveillance réglementaire, mais les sociétés ont de toute façon déjà compilé une bonne partie de ces renseignements pour prendre leur décision d'investir et de réaliser le projet.

Des dispositions administratives seront mises en place pour minimiser le fardeau réglementaire des sociétés. Par exemple, des protocoles de partage de l'information seront établis avec le gouvernement fédéral pour permettre de partager l'information

of Natural Resources already has access to data in development plans and the like, as the CNSOPB is an arm's-length regulator that reports to the federal and provincial Ministers responsible for offshore oil and gas.

The proposed Regulations also address administrative arrangements for managing any overpayments or underpayments. Should overpayments or underpayments occur, these would be addressed by making an offsetting adjustment to the next Crown Share Adjustment payment due to the province.

Promulgation of the Regulations would provide efficiency benefits by enabling the Minister of Natural Resources to make future payments to Nova Scotia in a timely manner. This method of payment will be more administratively efficient and certain than that for the previous approach of including the CSA payments as part of the annual federal budget process.

There may be an incremental cost for industry to provide additional data to Canada to calculate CSA payments, but this will be insignificant. Companies already maintain the data that is needed to compute the calculations for provincial royalty purposes or federal regulatory purposes. During the consultation process, we specifically addressed data issues with company officials who confirmed that the bulk of the data needed to calculate CSA payments is readily available.

Consultation

The Province was heavily consulted during the drafting of the Regulations over the 11-month period from January to November 2011. The Nova Scotia Minister of Energy, the Honourable Charlie Parker, wrote his federal counterpart, the Honourable Joe Oliver, Minister of Natural Resources, on December 6, 2011, to approve of the recommendations, pursuant to section 6 of the Accord Act. In approving the Regulations, the Government of Nova Scotia has agreed that the Regulations are consistent with the recommendations of the panel, which both levels of government endorsed on July 13, 2008.

ExxonMobil, the operator of the only producing offshore petroleum project in Nova Scotia, and Encana, the operator of a project which is expected to come on-stream in 2012, were also consulted on the draft Regulations. These consultations were undertaken jointly with officials from the Nova Scotia Department of Energy involved in developing the Regulations. NRCan and Nova Scotia officials met with company officials to provide in-depth briefings on the proposed Regulations in August 2011. Special attention during these meetings was directed to the data requirements from industry. ExxonMobil and Encana company officials indicated that the bulk of the information needed to calculate CSA payments is readily available. Neither company raised the cost of providing any incremental information needed to calculate CSA payments as an issue.

Consultations were not undertaken with the general public. As the Regulations enable the Minister of Natural Resources to calculate and make CSA payments to the Province, the regulatory proposal essentially amounts to a federal transfer to the province. Estimated to be from \$12 million to \$15 million annually for the next several years, this is an insignificant sum compared to other federal transfers that Nova Scotia receives. Future CSA payments

concernant les redevances provinciales. Le ministre des Ressources naturelles a déjà accès aux données contenues notamment dans les plans de développement, puisque l'OCNEHE est un organisme réglementaire indépendant qui relève des ministres fédéraux et provinciaux responsables des activités gazières et pétrolières mises en œuvre dans les régions extracôtières.

Le règlement proposé prévoit aussi des dispositions administratives pour gérer les trop-perçus et les moins-perçus. S'il venait à y avoir des trop-perçus ou des moins-perçus, ils seraient traités au moyen d'un redressement compensateur au prochain paiement de rajustement à l'égard de la part de la Couronne dû au gouvernement provincial.

La promulgation du Règlement permettrait d'offrir des avantages sur le plan de l'efficacité en permettant au ministre des Ressources naturelles de faire les futurs paiements au gouvernement de la Nouvelle-Écosse dans les délais prescrits. Cette méthode de paiement sera plus efficiente, administrativement parlant, et plus certaine que celle de l'approche précédente, qui consistait à inclure les PRPC dans le processus annuel du budget fédéral.

Fournir des données additionnelles au gouvernement du Canada pour calculer les PRPC peut représenter un coût incrémentiel pour l'industrie, mais il ne sera pas important. Les sociétés ont déjà en main les données de calcul nécessaires aux fins de redevances provinciales ou de réglementation fédérale. Durant le processus de consultation, nous nous sommes penchés spécifiquement sur les questions relatives aux données avec les responsables des sociétés, qui ont confirmé que l'essentiel des données nécessaires pour calculer les PRPC étaient déjà disponibles.

Consultation

Le gouvernement provincial a été largement consulté durant les 11 mois qu'a duré le processus de rédaction du Règlement, soit de janvier à novembre 2011. Le ministre de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse, l'honorable Charlie Parker, a écrit à son homologue fédéral, Joe Oliver, ministre des Ressources naturelles, le 6 décembre 2011, pour approuver les recommandations, en vertu de l'article 6 de la Loi de mise en œuvre. En approuvant ce règlement, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a accepté qu'il est conforme aux recommandations du groupe d'experts, que les deux ordres de gouvernement ont appuyées le 13 juillet 2008.

ExxonMobil, l'exploitant du seul projet de production pétrolière dans une région extracôtière de la Nouvelle-Écosse, et Encana, l'exploitant d'un projet qui devrait être lancé en 2012, ont également été consultés à propos du projet de règlement. Ces consultations ont été menées conjointement avec les responsables du ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse participant à la rédaction du Règlement. En août 2011, les responsables de NRCan et du gouvernement néo-écossais ont rencontré les responsables des sociétés afin de donner des séances d'information détaillées sur le règlement proposé. Lors de ces réunions, une attention spéciale a été accordée aux données exigées de l'industrie. Les responsables d'ExxonMobil et d'Encana ont fait savoir que l'essentiel des données nécessaires pour calculer les PRPC étaient déjà disponibles. Aucune n'a parlé du coût rattaché à l'obligation de fournir toute information additionnelle nécessaire pour calculer les PRPC comme étant une question problématique.

Aucune consultation n'a été menée auprès du public. Puisque le Règlement permet au ministre des Ressources naturelles de calculer les PRPC dus au gouvernement provincial et de procéder aux paiements, le projet de règlement consiste essentiellement en un transfert fédéral au gouvernement provincial. Le transfert, de 12 millions à 15 millions de dollars annuellement pour les quelques prochaines années, représente une somme négligeable

are therefore not anticipated to generate any significant public interest.

Implementation, enforcement and service standards

Subsection 247(4) of the Act stipulates that CSA payments shall be made to Nova Scotia by September 30 of the current fiscal year in respect of the previous fiscal year. The CSA payment for fiscal year 2010–11 will not meet this timeline but will be made as soon as possible following the promulgation of the Regulations, most likely by March 31, 2012. In fiscal year 2012–13, Natural Resources Canada will commence the processing of the 2011–12 CSA payment in April, with the objective to have the CSA payment made to Nova Scotia by June 30, 2012. The Senior Policy Advisor, Frontier Lands Management Division, responsible for the CSA file will monitor progress in processing the payment on a weekly basis to ensure that the June 30 timeline is met.

Contact

Keltie C. Voutier
Senior Policy Advisor
Frontier Lands Management Division
Natural Resources Canada
580 Booth Street, 17th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
Telephone: 613-995-0138
Email: kvoutier@rncan.gc.ca

comparativement à d'autres paiements de transfert fédéraux que touche le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Les futurs PRPC ne devraient donc pas susciter l'intérêt marqué du public.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le paragraphe 247(4) de la Loi stipule que les PRPC doivent être faits au gouvernement de la Nouvelle-Écosse d'ici le 30 septembre de l'exercice financier en cours par rapport à l'exercice précédent. Le PRPC pour l'exercice financier 2010-2011 ne respectera pas ce délai, mais sera fait dès que possible conséquemment à la promulgation du Règlement, vraisemblablement d'ici le 31 mars 2012. Au cours de l'exercice financier 2012-2013, Ressources naturelles Canada commencera à traiter le PRPC de 2011-2012 en avril, dans l'objectif que le paiement soit fait au gouvernement de la Nouvelle-Écosse d'ici le 30 juin 2012. C'est le principal conseiller politique de la Division de la gestion des régions pionnières et responsable du dossier des PRPC qui surveillera la progression quant au traitement du paiement sur une base hebdomadaire afin de s'assurer que le délai du 30 juin sera respecté.

Personne-ressource

Keltie C. Voutier
Conseiller principal en matière de politique
Division de la gestion des régions pionnières
Ressources naturelles Canada
580, rue Booth, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Téléphone : 613-995-0138
Courriel : kvoutier@rncan.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 154(1) of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to sections 153^b and 248^c of that Act, proposes to make the annexed *Crown Share Adjustment Payments Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Keltie Voutier, Senior Policy Advisor, Natural Resources Canada, Frontier Lands Management Division, 580 Booth Street, Ottawa, Ontario K1A 0E4 (email: kvoutier@rncan.gc.ca).

Ottawa, February 2, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 154(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 153^b et 248^c de cette loi, se propose de prendre le *Règlement portant sur les paiements rectificatifs à l'égard de parts de la Couronne*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Keltie Voutier, conseiller principal en politiques, Division de la gestion des régions pionnières, Ressources naturelles Canada, 580, rue Booth, Ottawa (Ontario) K1A 0E4 (courriel : kvoutier@rncan.gc.ca).

Ottawa, le 2 février 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 1988, c. 28

^b S.C. 1992, c. 35, s. 101

^c S.C. 2009, c. 31, s. 50

^a L.C. 1988, ch. 28

^b L.C. 1992, ch. 35, art. 101

^c L.C. 2009, ch. 31, art. 50

CROWN SHARE ADJUSTMENT PAYMENTS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*. (*Loi*)

“conversion date” means the day that is 30 days after the day on which the Board’s fundamental decision to approve the development plan is implemented. (*date de conversion*)

“gross revenues” in relation to a project, includes production revenues as determined using prices of oil, natural gas and NGL at the project boundary, insurance proceeds, asset sale proceeds and revenues derived from the provision of a service for another project in relation to the production of oil, natural gas and NGL in the offshore area. (*recettes brutes*)

“income tax payable” means the corporate income tax payable for the year under the *Income Tax Act*, Chapter 217 of the Revised Statutes of Nova Scotia, 1989, on the Provincial Crown share of the project. (*impôt sur le revenu à payer*)

“NGL” means natural gas liquids — including propane, butane, ethane and condensates — derived from the production of natural gas. (*LGN*)

“project boundary” means the location at which the product leaves the infrastructure as set out in the development plan for the project. (*limite du projet*)

“Provincial Crown share” is an amount that is equal to 12.5% in the case of natural gas and NGL production and 6.25% in the case of oil production. (*part de la Couronne provinciale*)

(2) The calculations set out in sections 4 and 6 shall be made in respect of each of the oil, natural gas and NGL components of a project, if the project consists of at least 2 of those components.

FORECASTS

2. Any forecast referred to in these Regulations, other than one provided in the development plan under section 7, shall be the average of the forecasts made closest to the date of conversion by three independent organizations designated jointly in writing by the Federal Minister and the Provincial Minister.

ANNUAL AVERAGE COST OF BORROWING

3. (1) For the purposes of the definition “average annual cost to the Province of borrowing money” in subsection 246(1) of the Act, the average annual rate of interest is equal to

(a) the weighted average of the effective yield on all outstanding debt instruments, including promissory notes, issued by the Province during the 12-month period immediately preceding the date of calculation of the rate of return referred to in subsection 247(2) of the Act adjusted for the effect of any debt swap arrangements in effect during that period; or

(b) if the Province has issued no debt instruments in that period, the average of long term Government of Canada benchmark bond yields for that period.

RÈGLEMENT PORTANT SUR LES PAIEMENTS RECTIFICATIFS À L'ÉGARD DE PARTS DE LA COURONNE

DÉFINITIONS

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« date de conversion » Le trentième jour suivant la mise en œuvre de la décision majeure prise par l’Office visant l’approbation du plan de mise en valeur. (*conversion date*)

« impôt sur le revenu à payer » L’impôt sur le revenu des sociétés établi en vertu de la loi de la Nouvelle-Écosse intitulée *Income Tax Act* (chapitre 217 des lois intitulées *Revised Statutes of Nova Scotia*, 1989) à l’égard de la part de la Couronne provinciale dans le projet. (*income tax payable*)

« LGN » Liquides de gaz naturel, y compris le propane, le butane, l’éthane et les condensats, issus de la production de gaz naturel. (*NGL*)

« limite du projet » L’emplacement où la substance quitte les infrastructures du projet selon le plan de mise en valeur. (*project boundary*)

« Loi » La *Loi de mise en œuvre de l’Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*. (*Act*)

« part de la Couronne provinciale » Douze et demi pour cent dans le cas où du gaz naturel ou des LGN sont produits ou six et un quart pour cent dans le cas où du pétrole est produit. (*Provincial Crown share*)

« recettes brutes » À l’égard d’un projet, sont assimilés aux recettes brutes les revenus tirés de la production de pétrole, de gaz naturel et de LGN, établis selon le prix déterminé à la limite du projet, et les revenus tirés de toute assurance, de la vente de tout actif et de la prestation de services à l’égard de tout autre projet concernant la production de pétrole, de gaz naturel et de LGN produits dans la zone extracôtière. (*gross revenues*)

(2) Les calculs prévus aux articles 4 et 6 sont faits individuellement pour le pétrole, pour le gaz naturel et pour les LGN, lorsqu’au moins deux de ces substances sont présentes dans le cadre du projet.

PRÉVISIONS

2. Les prévisions mentionnées dans le présent règlement, exception faite de celles fournies dans le plan de mise en valeur du projet au titre de l’article 7, correspondent à la moyenne des prévisions faites pour la date qui se rapproche le plus de la date de conversion et formulées par trois organismes indépendants désignés conjointement et par écrit par le ministre fédéral et le ministre provincial.

COÛT D’EMPRUNT ANNUEL MOYEN

3. (1) Pour l’application de la définition de « coût d’emprunt annuel moyen » au paragraphe 246(1) de la Loi, le coût annuel moyen, exprimé sous forme de taux, s’entend :

a) de la moyenne pondérée du taux de rendement effectif des titres de créances émis par la province, y compris des billets à ordre, qui étaient en circulation au cours de la période de douze mois précédant la date du calcul du taux de rendement mentionné au paragraphe 247(2) de la Loi compte tenu de l’effet de tout accord de swap de créances en vigueur pendant cette période;

b) dans le cas où la province n’a pas émis de titres de créances au cours de cette période, du rendement moyen des obligations types du gouvernement canadien à long terme pour cette période.

(2) The Provincial Minister shall provide to the Federal Minister a list, certified by an independent auditor, of the debt instruments that includes their dates of issuance, dates of maturity and their effective yields.

(2) Le ministre provincial fournit au ministre fédéral une liste, certifiée par un vérificateur indépendant, des titres de créances avec leur date d'émission et d'échéance et leur rendement effectif.

CROWN SHARE ADJUSTMENT PAYMENT

PROFIT REALIZED

4. For the purposes of subsection 247(1) of the Act, the profit realized for a year is equal to the amount determined by the following formula:

$$A \times (B - C) - D$$

where

- A is the Provincial Crown share;
- B is the gross revenues of the project for the year;
- C is the sum of the project operating costs, the project capital costs and the project royalties payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year;
- D is the sum of the provincial capital loan repayment for the year determined under subsection 9(1), the acquisition payment for the year determined under subsection 10(1) and the income tax payable for the year.

INFORMATION REQUIRED TO DETERMINE PROFIT REALIZED

5. (1) The operator of a project shall, over the life of a project beginning on the day on which the development plan is submitted under subsection 143(2) of the Act, provide the following information to the Federal Minister no later than June 30th of each year for the preceding year:

- (a) the project operating costs;
- (b) the project capital costs categorized in accordance with their tax treatment; and
- (c) at the request of the Federal Minister, any other information necessary to determine the profit in relation to a project or to verify the accuracy and completeness of the information provided under this section.

(2) An interest holder, as defined in section 49 of the Act, shall, over the life of a project beginning on the day on which the development plan is submitted under subsection 143(2) of the Act, provide the following information to the Federal Minister no later than June 30th of each year for the preceding year:

- (a) the project gross revenues;
- (b) any information provided under the Offshore Petroleum Royalty Act for the purpose of the calculation of the royalties payable under that Act in respect of the project; and
- (c) at the request of the Federal Minister, any other information necessary to determine the profit in relation to a project or to verify the accuracy and completeness of the information provided under this section.

(3) If information provided for any year is inaccurate or incomplete, the Federal Minister shall, as soon as feasible, request accurate and complete information.

RATE OF RETURN OF THE PROJECT

6. (1) For the purposes of subsection 247(2) of the Act, the rate of return in respect of the project that would have been obtained on behalf of Her Majesty in right of the Province is equal to the interest rate that would make the net present value of the provincial cash flow, calculated over the life of the project beginning on the conversion date, equal to zero.

PAIEMENT RECTIFICATIF À L'ÉGARD DE PARTS DE LA COURONNE

PROFITS RÉALISÉS

4. Pour l'application du paragraphe 247(1) de la Loi, les profits réalisés au cours d'une année sont déterminés selon la formule suivante :

$$A \times (B - C) - D$$

où :

- A représente la part de la Couronne provinciale;
- B les recettes brutes du projet pour l'année;
- C le total, pour l'année, des coûts d'exploitation et des coûts en capital à l'égard du projet et des redevances à payer en vertu de la loi sur les redevances à l'égard du projet;
- D le total, pour l'année, du remboursement de l'emprunt en capital de la province déterminé au titre du paragraphe 9(1), du paiement d'acquisition déterminé au titre du paragraphe 10(1) et de l'impôt sur le revenu à payer.

RENSEIGNEMENTS — PROFITS RÉALISÉS

5. (1) L'exploitant d'un projet fournit au ministre fédéral, au plus tard le 30 juin de chaque année pour toute la durée du projet depuis la date de dépôt du plan de mise en valeur au titre du paragraphe 43(2) de la Loi, les renseignements ci-après relatifs à l'année précédente :

- a) les coûts d'exploitation du projet;
- b) les coûts en capital du projet présentés selon leur traitement fiscal;
- c) à la demande du ministre fédéral, tout autre renseignement nécessaire pour déterminer les profits réalisés dans le cadre du projet ou pour vérifier l'exactitude ou la complétude des renseignements fournis au titre du présent article.

(2) Tout indivisaire au sens de l'article 49 de la Loi fournit au ministre fédéral, au plus tard le 30 juin de chaque année pour toute la durée du projet depuis la date de dépôt du plan de mise en valeur au titre du paragraphe 43(2) de la Loi, les renseignements ci-après relatifs à l'année précédente :

- a) les recettes brutes du projet;
- b) les renseignements fournis au titre de la loi sur les redevances relatifs au calcul des redevances à payer en vertu de cette loi à l'égard du projet;
- c) à la demande du ministre fédéral, tout autre renseignement nécessaire pour déterminer les profits réalisés dans le cadre du projet ou pour vérifier l'exactitude ou la complétude des renseignements fournis au titre du présent article.

(3) Si des renseignements fournis à l'égard d'une année sont incomplets ou inexacts, le ministre fédéral demande dans les plus brefs délais de remédier à ces manquements.

TAUX DE RENDEMENT DU PROJET

6. (1) Pour l'application du paragraphe 247(2) de la Loi, le taux de rendement du projet qui aurait été obtenu pour le compte de Sa Majesté du chef de la province est égal au taux d'intérêt qui aurait fait en sorte que la valeur actualisée nette du flux de trésorerie de la province calculée pour toute la durée du projet depuis la date de conversion soit égale à zéro.

(2) The provincial cash flow for a year is the amount determined by the following formula:

$$A \times (B_1 - C_1) - D_1$$

where

A is the Provincial Crown share;

B₁ is the project gross revenue for the year determined under section 8;

C₁ is the sum, for the year, of the project operating and capital costs, as specified in the development plan approved in respect of the project under section 143 of the Act converted to current dollars using the forecasted Canadian GDP deflator in that year, and the project royalties that would be payable under the Offshore Petroleum Royalty Act; and

D₁ is the sum of the acquisition payment determined under subsection 10(1) and the income tax payable for the year.

(3) The calculation made under subsection (2) shall be based on the mean production scenario provided in the development plan.

(4) If the Federal Minister determines that the rate of return in respect of a project meets the requirements of subsection 247(2) of the Act, no further determination shall be made under that subsection due to an amendment to the development plan unless the amendment is in respect of a new pool or field.

INFORMATION REQUIRED IN DEVELOPMENT PLAN

7. For the purposes of paragraph 143(3)(b) of the Act, Part II of the development plan shall include,

(a) for a mean production scenario,

(i) a forecast of the annual project operating and capital costs over the life of the project in constant dollars and in accordance with their income tax treatment,

(ii) the pre-development costs in constant dollars,

(iii) the forecast volume of annual production of NGL and crude oil over the life of the project in cubic metres, and

(iv) the forecast volume of annual production of natural gas over the life of the project in gigajoules;

(b) the forecast annual difference over the life of the project in constant US dollars per cubic meter between

(i) the crude oil price at the project boundary and the West Texas Intermediate (WTI) crude oil price at Cushing, and

(ii) the NGL price at the project boundary and the WTI crude oil price at Cushing;

(c) the forecast annual difference over the life of the project in constant US dollars per gigajoule between the natural gas price at the project boundary and the natural gas price at Henry Hub; and

(d) the forecast of any other annual gross revenues over the life of the project in respect of the project in constant dollars.

(2) Le flux de trésorerie de la province pour une année est calculé selon la formule suivante :

$$A \times (B_1 - C_1) - D_1$$

où :

A représente la part de la Couronne provinciale;

B₁ les recettes brutes du projet établies pour l'année conformément à l'article 8;

C₁ le total, pour l'année, des coûts d'exploitation et des coûts en capital du projet prévus dans le plan de mise en valeur approuvé au titre de l'article 143 de la Loi, converti en dollars courants à l'aide des prévisions du déflateur du PIB du Canada pour la même année, et des redevances qui seraient à payer en vertu de la loi sur les redevances à l'égard du projet;

D₁ le total, pour l'année, du paiement d'acquisition déterminé au titre du paragraphe 10(1) et de l'impôt sur le revenu à payer.

(3) Le calcul visé au paragraphe (2) est établi selon le scénario de production moyen présenté dans le plan de mise en valeur du projet.

(4) Lorsque le ministre fédéral conclut que le taux de rendement d'un projet satisfait aux exigences du paragraphe 247(2) de la Loi, aucune nouvelle détermination de ce taux de rendement n'est à faire au titre de ce paragraphe à la suite d'une modification au plan de mise en valeur sauf si cette modification vise un nouveau gisement ou un nouveau champ.

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR DANS LE PLAN DE MISE EN VALEUR

7. Pour l'application du paragraphe 143(3) de la Loi, la seconde partie du plan de mise en valeur contient notamment les renseignements suivants :

a) les renseignements relatifs au scénario de production moyen dont :

(i) les prévisions des coûts d'exploitation et des coûts en capital du projet pour chaque année au cours de la durée du projet, en dollars constants, présentées selon leur traitement fiscal,

(ii) les coûts préalables, en dollars constants, à la mise en valeur du projet présentés,

(iii) les prévisions du volume de production annuelle de LGN et de pétrole brut, en mètres cubes, pour la durée du projet,

(iv) les prévisions du volume de production annuelle de gaz naturel, en gigajoules, pour la durée du projet;

b) pour la durée du projet, les prévisions de l'écart annuel, en dollars américains constants :

(i) entre le prix du mètre cube de pétrole brut à la limite du projet et celui de pétrole brut de type West Texas Intermediate (WTI) livré à Cushing,

(ii) entre le prix du mètre cube des LGN à la limite du projet et celui du pétrole brut de type West Texas Intermediate (WTI) livré à Cushing;

c) pour la durée du projet, les prévisions de l'écart annuel, en dollars américains constants entre le prix du gigajoule de gaz naturel à la limite du projet et celui de gaz naturel livré à Henry Hub;

d) pour chaque année au cours de la durée du projet, les prévisions, en dollars constants, de toutes les autres recettes brutes du projet.

PROJECT GROSS REVENUES — RATE OF RETURN

8. (1) For the purposes of subsection 6(2), the project gross revenue for a year is equal to the sum of

- (a) the forecast volume of the crude oil production in the year multiplied by the forecast crude oil price in that year;
- (b) the forecast volume of natural gas production in the year multiplied by the forecast natural gas price in that year;
- (c) the forecast volume of NGL production in the year multiplied by the forecast NGL price in that year; and
- (d) the forecast of any other gross revenues in respect of the project in that year multiplied by the forecast GDP deflator for the year.

(2) The forecast crude oil, natural gas or NGL sale price for a year is equal to the amount determined by the following formula:

$$(P + E) \times I \times PFX$$

where

P is

- (a) in the case of NGL or crude oil, the forecast WTI crude oil price at Cushing in constant US dollars per cubic meter; or
- (b) in the case of natural gas, the forecast natural gas price at Henry Hub in constant US dollars per gigajoule;

E is

- (a) in the case of NGL or crude oil, the forecast difference in constant US dollars per cubic meter between the crude oil price or the NGL price, as the case may be, at the project boundary and the WTI crude oil price at Cushing; or
- (b) in the case of natural gas, the forecast difference in constant US dollars per gigajoule between the natural gas price at the project boundary and the natural gas price at Henry Hub;

I is the forecast US GDP deflator for the year; and

PFX is the forecast price in dollars of one US dollar for the year.

PROVINCIAL CAPITAL LOAN REPAYMENT

9. (1) The provincial capital loan repayment is equal to the amount determined by the following formula:

$$A \times (B - C)$$

where

A is the Provincial Crown share;

B is the gross revenue of the project for the year; and

C is the sum of project operating costs, project capital costs and the project royalties payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year.

(2) The provincial capital loan repayments shall be considered during the period beginning in the year in which the cash flow first becomes positive and ending in the year in which the sum of the repayments considered is equal to the cumulative cash flow, plus interest, from the conversion date until the year prior to the

RECETTES BRUTES DU PROJET — TAUX DE RENDEMENT

8. (1) Pour l'application du paragraphe 6(2), les recettes brutes du projet pour une année sont égales à la somme des produits suivants :

- a) les prévisions du volume de production du pétrole brut pour cette année multipliées par les prévisions du prix de cette substance pour la même année;
- b) les prévisions du volume de production de gaz naturel pour cette année multipliées par les prévisions du prix de cette substance pour la même année;
- c) les prévisions du volume de production de LGN pour cette année multipliées par les prévisions du prix de cette substance pour la même année;
- d) les prévisions de toutes les autres recettes brutes du projet pour cette année multipliées par les prévisions du déflateur du PIB du Canada pour la même année.

(2) Les prévisions du prix du pétrole brut, du gaz naturel ou des LGN pour une année sont déterminées selon la formule suivante :

$$(P + E) \times I \times PFX$$

où :

P représente :

- a) dans le cas du pétrole brut ou des LGN, les prévisions du prix du mètre cube, en dollars américains constants, de pétrole brut de type West Texas Intermediate (WTI) livré à Cushing,
- b) dans le cas du gaz naturel, les prévisions du prix du gigajoule, en dollars américains constants, de gaz naturel livré à Henry Hub;

E selon le cas :

- a) dans le cas des LGN et du pétrole brut, les prévisions de l'écart, en dollars américains constants, entre le prix du mètre cube de pétrole brut ou de LGN, selon le cas, à la limite du projet et le prix du mètre cube du pétrole brut de type West Texas Intermediate (WTI) livré à Cushing,
- b) dans le cas du gaz naturel, les prévisions de l'écart, en dollars américains constants, entre le prix du gigajoule de gaz naturel à la limite du projet et le prix du gigajoule de gaz naturel livré à Henry Hub;

I les prévisions du déflateur du PIB des États-Unis pour l'année;

PFX les prévisions du taux de conversion pour l'année d'un dollar américain en dollars canadiens.

REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT EN CAPITAL DE LA PROVINCE

9. (1) Le remboursement de l'emprunt en capital de la province est déterminé selon la formule suivante :

$$A \times (B - C)$$

où :

A représente la part de la Couronne provinciale;

B les recettes brutes du projet pour l'année;

C le total, pour l'année, des coûts d'exploitation et des coûts en capital à l'égard du projet et des redevances à payer en vertu de la loi sur les redevances à l'égard du projet.

(2) Le remboursement de l'emprunt en capital de la province est pris en compte pendant la période commençant la première année au cours de laquelle le flux de trésorerie devient positif et se terminant pendant l'année au cours de laquelle le total de tous les remboursements ainsi déterminés est égal au flux de trésorerie

year in which cash flow first becomes positive. Any years of negative cash flow after this period shall not be considered for the purposes of determining Crown share adjustment payments.

(3) Interest referred to in subsection (2) shall be calculated annually using either

(a) the weighted average of the effective yield on all outstanding debt instruments, including promissory notes, issued by the Province during the year adjusted for the effect of any debt swap arrangements in effect during that year; or

(b) if the Province has issued no debt instruments in that year, the average of long term Government of Canada benchmark bond yields for the year.

(4) In this section “cash flow” means the amount determined by the following formula:

$$A \times (B - C) - D_2$$

where

A is the Provincial Crown share;

B is gross revenue of the project for the year;

C is equal to, for the purpose of

(a) the description of D in section 4, the sum of the project operating and capital costs, and the project royalties payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year; and

(b) the description of D₁ in subsection 6(2), the sum of the project operating and capital costs, as specified in the development plan approved in respect of the project under section 143 of the Act converted to current dollars using the forecasted Canadian GDP deflator in that year, and the project royalties that would be payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year; and

D₂ is the income tax payable for the year.

ACQUISITION PAYMENTS

10. (1) The acquisition payment for a year is equal to one half of the net revenue for the year.

(2) The net revenue is equal to the amount determined by the following formula:

$$A \times (B_3 - C_3)$$

where

A is equal to the Provincial Crown share;

B₃ is equal to, for the purposes of

(a) the description of D in section 4, the project gross revenues for the year; and

(b) the description of D₁ in subsection 6(2), the project gross revenues determined under section 8 for the year.

C₃ is equal to, for the purposes of

(a) the description of D in section 4, the sum of the project operating and capital costs, and the project royalties payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year; and

(b) the description of D₁ in subsection 6(2), the sum of the project operating and capital costs, as specified in the development plan approved in respect of the project under section 143 of the Act converted to current dollars using the

cumulé, y compris les intérêts calculés depuis la date de conversion jusqu’à l’année qui précède celle pendant laquelle le flux de trésorerie devient positif pour la première fois. Si le flux de trésorerie redevient négatif après cette période, celui-ci ne sera pas pris en compte dans le calcul du paiement rectificatif à l’égard de parts de la Couronne.

(3) Les intérêts visés au paragraphe (2) sont calculés annuellement selon l’un des taux suivants :

a) la moyenne pondérée du taux de rendement effectif des titres de créances émis par la province, y compris des billets à ordre, qui étaient en circulation au cours de l’année compte tenu de l’effet de tout accord de swap de créances en vigueur pendant cette année;

b) dans le cas où la province n’a pas émis de titres de créances au cours de cette année, le taux égal au rendement moyen des obligations types du gouvernement canadien à long terme pour cette année.

(4) Pour l’application du présent article, le flux de trésorerie est déterminé selon la formule suivante :

$$A \times (B - C) - D_2$$

où :

A représente la part de la Couronne provinciale;

B les recettes brutes du projet pour l’année;

C selon le cas :

a) pour le calcul de l’élément D de la formule figurant à l’article 4, le total, pour l’année, des coûts d’exploitation et des coûts en capital à l’égard du projet et des redevances à payer en vertu de la loi sur les redevances à l’égard du projet,

b) pour le calcul de l’élément D₁ de la formule figurant au paragraphe 6(2), le total, pour l’année, des coûts d’exploitation et des coûts en capital du projet prévus dans le plan de mise en valeur approuvé au titre de l’article 143 de la Loi, en dollars courants, calculés à l’aide des prévisions du déflateur du PIB du Canada pour la même année, et des redevances qui seraient à payer en vertu de la loi sur les redevances à l’égard du projet;

D₂ l’impôt sur le revenu à payer pour l’année.

PAIEMENT D’ACQUISITION

10. (1) Le paiement d’acquisition pour une année est égal à la moitié des revenus nets de la même année.

(2) Les revenus nets sont déterminés selon la formule suivante :

$$A \times (B_3 - C_3)$$

où :

A représente la part de la Couronne provinciale;

B₃ selon le cas :

a) pour le calcul de l’élément D de la formule figurant à l’article 4, les recettes brutes du projet pour l’année,

b) pour le calcul de l’élément D₁ de la formule figurant au paragraphe 6(2), les recettes brutes du projet établies conformément à l’article 8 pour l’année;

C₃ selon le cas :

a) pour le calcul de l’élément D de la formule figurant à l’article 4, le total, pour l’année, des coûts d’exploitation et des coûts en capital à l’égard du projet et des redevances à payer à l’égard du projet en vertu de la loi sur les redevances,

b) pour le calcul de l’élément D₁ de la formule figurant au paragraphe 6(2), le total, pour l’année, des coûts d’exploitation et des coûts en capital du projet prévus dans le plan de

forecasted Canadian GDP deflator in that year, and the project royalties that would be payable under the Offshore Petroleum Royalty Act for the year.

(3) The acquisition payments shall be considered beginning from the year in which the cumulative net revenue since the conversion date becomes positive until the year in which the sum of the acquisition payments taken into consideration is equal to the sum of the incentives — adjusted in accordance with the following formula — that were paid in respect of the project under the *Petroleum Incentive Program Act*, chapter 107 of the Statutes of Canada, 1980–81–82–83, from the conversion date, plus simple interest:

$$2.5 \times A \times H \times (1 + 0.01n)$$

where

A is equal to the Provincial Crown share; and

H is 25% of the eligible costs and expenses in respect of which an incentive was made under the *Petroleum Incentive Program Act* and which have not already been considered in the calculation of a Crown share adjustment payment in respect of another project; and

n is the number of months in the period beginning the month following the month on which the petroleum incentive referred to in element H was made and ending the month of the conversion date.

(4) Simple interest shall be calculated annually based on the annual average of long term Government of Canada benchmark bond yields.

FISCAL INCENTIVES

11. (1) For the purposes of paragraph 247(3)(b) of the Act, a copy of any proposed fiscal incentive or other benefit shall be provided to the Provincial Minister for approval.

(2) The Provincial Minister has 60 days from the date of reception of the copy of the proposed fiscal incentive to approve of it. However, the deadline may, on request, be extended by up to 30 days in circumstances beyond the control of the Provincial Minister. If there is no response within the deadline, the Provincial Minister shall be considered to have given its approval.

12. If the aggregate amount of fiscal incentives or other benefits for a project for a fiscal year is greater than the Crown share adjustment payment for the project for the year, the difference shall be included in the aggregate amount of fiscal incentives for the following fiscal year.

DELAY OF CROWN SHARE ADJUSTMENT PAYMENT

13. If the information referred to in subsection 5(1) or (2) is provided after the time required, the Crown share adjustment payment may be made later than the day referred to in subsection 247(4) of the Act.

RECOVERY OF OVERPAYMENT

14. The amount of any overpayment made for a fiscal year shall be subtracted from the Crown share adjustment payment for subsequent fiscal years until all of the overpayment has been recovered.

mise en valeur approuvé au titre de l'article 143 de la Loi, en dollars courants, calculés à l'aide des prévisions du déflateur du PIB du Canada pour la même année, et des redevances qui seraient à payer à l'égard du projet en vertu de la loi sur les redevances.

(3) Le paiement d'acquisition est pris en compte pendant la période commençant l'année au cours de laquelle les revenus nets accumulés depuis la date de conversion deviennent positifs et se terminant pendant l'année au cours de laquelle le total de tous les paiements d'acquisition ainsi déterminés soit égal au total — y compris les intérêts simples — de toutes les subventions qui ont été versées à l'égard du projet depuis la date de conversion en vertu de la *Loi sur le programme d'encouragement du secteur pétrolier*, chapitre 107 des Lois du Canada de 1980–81–82–83, et qui ont été ajustées selon la formule suivante :

$$2,5 \times A \times H \times (1 + 0,01n)$$

où :

A représente la part de la Couronne provinciale;

H 25 % des coûts et dépenses admissibles qui n'ont pas été pris en compte dans le calcul d'un paiement d'acquisition d'un autre projet et pour lesquels une subvention a été versée au titre de la *Loi sur le programme d'encouragement du secteur pétrolier*, chapitre 107 des Lois du Canada de 1982;

n le nombre de mois au cours de la période commençant le mois suivant celui au cours duquel est versée la subvention visée à l'élément H et se terminant le mois de la date de conversion.

(4) Les intérêts simples se calculent annuellement selon le rendement moyen des obligations types du gouvernement canadien à long terme.

ENCOURAGEMENTS FISCAUX ET SUBVENTIONS

11. (1) Pour l'application de l'alinéa 247(3)(b) de la Loi, une copie de toute proposition prévoyant des encouragements fiscaux et des subventions est remise au ministre provincial afin que celui-ci puisse y donner son approbation.

(2) Le ministre provincial dispose d'un délai de soixante jours, depuis la date de remise de la copie de la proposition, pour signifier son approbation, ce délai pouvant toutefois, sur demande, être prolongé d'au plus trente jours si des circonstances indépendantes de sa volonté le justifient. À défaut de respecter ce délai, l'approbation de la province est présumée.

12. Si le total des encouragements fiscaux et des subventions versés pour un exercice à l'égard d'un projet est supérieur au paiement rectificatif à l'égard de parts de la Couronne versé pour ce même exercice à l'égard du même projet, cet excédent est ajouté au total des encouragements fiscaux et des subventions à verser à l'égard de l'exercice suivant.

DÉLAI POUR VERSER LE PAIEMENT RECTIFICATIF À L'ÉGARD DE PARTS DE LA COURONNE

13. Lorsque les renseignements visés à l'un des paragraphes 5(1) ou (2) sont fournis après la date visée à ce paragraphe, le versement du paiement rectificatif à l'égard de parts de la Couronne peut être effectué au-delà du délai prévu au paragraphe 247(4) de la Loi.

RECouvreMENT DU TROP-PAYÉ

14. Le montant du paiement rectificatif à l'égard de parts de la Couronne versé en trop pour un exercice est retranché de tout autre paiement rectificatif à verser à l'égard des exercices subséquents jusqu'à ce que le trop-payé soit recouvré.

PAYMENT OF UNDERPAYMENT

15. If the Federal Minister determines that there has been an underpayment of any Crown share adjustment payment for a fiscal year, the amount of the underpayment shall be added to the Crown share adjustment payment for the fiscal year following the determination.

COMING INTO FORCE

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

[6-1-o]

PAIEMENT DU MOINS-PAYÉ

15. Lorsque le ministre fédéral établit qu'il a omis de verser une somme au titre de paiement rectificatif à l'égard de parts de la Couronne pour un exercice, ce moins-payé est ajouté au paiement rectificatif à verser à l'égard de l'exercice suivant cette décision.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[6-1-o]

Motor Vehicle Tire Safety Regulations

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The Canadian *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* (MVTSR 1995) have not been significantly updated since their introduction. As a result, they have fallen behind the corresponding tire safety regulations of the United States (U.S.). The tire and vehicle manufacturers are now encouraging the Government to turn its attention to aligning the Canadian tire safety regulations with those of the United States.

The United States began to address tire safety issues in the early 2000s, conducting research and, where warranted, amending their tire safety regulations. This amendment introduced a new U.S. standard for more stringent tire testing, namely U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 139, *New pneumatic radial tires for light vehicles*. Those regulations have made the U.S. passenger car tire and light-duty truck tire safety standards more stringent and increased U.S. public awareness of the importance of observing tire load limits and maintaining proper tire inflation levels.

The MVTSR 1995 are less stringent than the U.S. regulations. Aligning Canadian tire safety standards with those of the United States would help improve the safe performance of tires in Canada. It would also relieve tire manufacturers of the additional cost of testing and marking tires to the current requirements found in the MVTSR 1995.

Description and rationale

The proposed *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* (the proposed Regulations) would repeal and replace the existing MVTSR 1995 to facilitate alignment with the more stringent U.S. tire safety regulations.

The proposed Regulations would align the Canadian and U.S. tire testing and marking requirements. It is anticipated that this would reduce the cost and complexity of product testing for tire and vehicle manufacturers, while improving safety for Canadians.

Subsection 12(2) of Canada's *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) gives the authority for regulations to incorporate "technical standards documents" (TSDs) by reference. TSDs are reproductions of enactments of foreign governments, such as U.S.

Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (Règlement de 1995) du Canada n'a fait l'objet d'aucune mise à jour importante depuis son entrée en vigueur. Par conséquent, il accuse du retard par rapport aux normes de sécurité correspondantes des États-Unis en matière de pneu. Les fabricants de pneus et de véhicules encouragent maintenant le gouvernement à porter son attention sur l'alignement du règlement canadien en matière de sécurité des pneus sur les normes états-uniennes.

Les États-Unis ont commencé à examiner les questions liées à la sécurité des pneus au début des années 2000 en effectuant des recherches et en apportant des modifications au règlement sur la sécurité des pneus, lorsque cela était justifié. Cette mise à jour a permis de mettre en vigueur une nouvelle norme états-unienne plus stricte sur les essais de pneus, c'est-à-dire la « Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 139, *New pneumatic radial tires for light vehicles* ». Ces modifications ont rendu plus strictes les normes états-uniennes en matière de sécurité des pneus liées aux voitures de tourisme et aux camions légers et ont permis d'accroître la sensibilisation du public états-unien quant à l'importance de respecter la limite de charge du pneu et de maintenir un niveau de pression de gonflage approprié.

Le Règlement de 1995 est moins strict que les normes de sécurité états-uniennes. L'établissement de normes canadiennes sur la sécurité des pneus alignées sur celles des États-Unis permettrait de contribuer à améliorer le rendement en matière de sécurité des pneus au Canada. Les fabricants de pneus seraient ainsi exemptés des coûts additionnels liés à l'essai et au marquage de pneus exigés par le Règlement de 1995.

Description et justification

Le projet de règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (projet de règlement) abrogerait et remplacerait le Règlement de 1995 afin de simplifier l'alignement sur les normes plus strictes des États-Unis sur la sécurité des pneus.

Le projet de règlement permettrait d'aligner les exigences sur l'essai et le marquage de pneus du Canada sur celles des États-Unis. Ce processus devrait réduire les coûts et la complexité de l'essai de produits pour les fabricants de pneus et de véhicules, tout en améliorant la sécurité des Canadiens.

Le paragraphe 12(2) de la *Loi sur la sécurité automobile* (la Loi) autorise que des règlements incorporent par renvoi des « documents de normes techniques » (DNT). Les DNT reproduisent un texte réglementaire d'un gouvernement étranger, par exemple

FMVSS, with adaptations of form and reference to facilitate the incorporation. The proposed Regulations would introduce most of the requirements of U.S. tire safety standards FMVSS 109, 119 and 139 into Technical Standards Document No. 109, *New and Certain Specialty Tires*; Technical Standards Document No. 119, *New Tires for Motor Vehicles With a GVWR of More Than 4 536 kg and Motorcycles* and Technical Standards Document No. 139, *New Radial Ply Tires for Motor Vehicles With a GVWR of 4 536 kg or Less*, respectively.

Since U.S. tire safety standard FMVSS No. 139 also introduced requirements for winter tires marked with the Alpine Symbol, the inclusion of such requirements in the proposed Regulations would allow the enforcement of such requirements in Canada. These proposed Regulations would allow enforcement when Canadian-market manufacturers apply the Alpine Symbol. This would indicate to consumers that the tire meets specific winter tire regulatory standards.

The proposed Regulations are based on the text of the MVTSR 1995, but changes were made to improve clarity and internal consistency, to be consistent with current legal drafting practices, and to enable TSD alignment with the U.S. tire safety standards through the incorporation by reference of TSDs. In view of the mandatory provisions of section 26 of the *Official Languages Act*, official language requirements would be added to the registration systems and defect information sections.

Consequential amendments to paragraph 120(2)(c) of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSr) would be necessary, since this paragraph references the MVTSR 1995. Also, Schedule III of the MVSr includes the *Canadian Motor Vehicle Safety Standards* (CMVSS) 110 and 120. These two safety standards specify tire and rim selection requirements and rim marking requirements. CMVSS 110 and 120 incorporate TSDs 110 and 120, respectively. Amendments would also be made to TSDs 110 and 120 since they make reference to various subsections of the MVTSR 1995.

Multinational tire industry stakeholders are very much in favour of the introduction of aligned Canadian tire safety regulations. Alignment of Canadian and U.S. tire safety regulations would reduce costs for the tire industry by allowing them to test to a common standard for the North American market. These proposed Regulations are consistent with the objective of the Canada-United States Regulatory Cooperation Council.

Consultation

The Department of Transport, Infrastructure and Communities (Transport Canada) informs the automotive industry, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the regulations relating to tire and motor vehicle safety. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. Transport Canada also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the tire and automotive manufacturers, public safety organizations, the provinces, and the territories.

In addition, Transport Canada meets regularly with the federal authorities of other countries. Given that aligned regulations play a key trade role and contribute to a competitive Canadian automotive industry, Transport Canada and the United States Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss issues of mutual interest and planned regulatory changes. In

le FMVSS des États-Unis, en apportant des adaptations facilitant son incorporation. Le projet de règlement adopterait la majorité des exigences provenant de trois normes (FMVSS 109, 119 et 139) dans le Document de normes techniques 109, *Nouveaux pneus et certains pneus spécialisés*; le Document de normes techniques 119, *Nouveaux pneus pour véhicules automobiles d'un PNBV de plus de 4 536 kg et pour motocyclettes* et le Document de normes techniques 139, *Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg ou moins*, respectivement.

Puisque la norme de sécurité états-unienne FMVSS 139 sur la sécurité des pneus a également mis en vigueur des exigences liées aux pneus d'hiver qui portent le symbole alpin, la mise en œuvre de telles exigences dans le projet de règlement permettrait l'application de normes sur les pneus d'hiver affichant le symbole alpin au Canada, ce qui aurait pour effet d'indiquer aux consommateurs que le pneu répond à des normes réglementaires particulières liées aux pneus d'hiver.

Le projet de règlement est fondé sur le texte du Règlement de 1995, mais il a été modifié afin d'améliorer la clarté et l'uniformité interne, de se conformer aux pratiques de rédaction législative actuelles et de permettre l'alignement des DNT sur les normes états-uniennes au moyen de l'incorporation par renvoi des DNT. Conformément aux dispositions obligatoires de l'article 26 de la *Loi sur les langues officielles*, les exigences relatives aux langues officielles seraient ajoutées aux sections sur les fichiers et les renseignements sur les défauts.

Des modifications corrélatives à l'alinéa 120(2)c) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) seraient nécessaires, puisque cet alinéa réfère au Règlement de 1995. De plus, l'annexe III du RSVA comprend les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC) n° 110 et 120. Ces deux normes de sécurité précisent les exigences relatives à la sélection de pneus et de jantes ainsi qu'au marquage de jantes. Les NSVAC n° 110 et 120 incorporent respectivement les DNT n° 110 et 120. Les DNT n° 110 et 120 feraient également l'objet de modifications, puisqu'ils réfèrent à diverses dispositions du Règlement de 1995.

Les intervenants de l'industrie multinationale de pneus sont fortement en faveur de l'adoption de normes canadiennes alignées sur la sécurité des pneus. L'alignement des normes sur la sécurité des pneus du Canada sur celles des États-Unis réduirait les coûts pour les fabricants de pneus en leur permettant de mettre à l'essai les pneus en fonction d'une norme commune au marché nord-américain. Ce projet de règlement est conforme aux objectifs du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation.

Consultation

Le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (Transports Canada) informe l'industrie automobile, les organismes responsables de la sécurité publique ainsi que le grand public lorsque des changements sont prévus au règlement associé à la sécurité des pneus et des véhicules automobiles. Ainsi, ils ont la possibilité de formuler des commentaires à cet égard par lettre ou par courriel. Transports Canada mène également des consultations régulières, lors de réunions en personne ou de téléconférences, auprès des fabricants de véhicules et de pneus, des organismes responsables de la sécurité publique, des provinces et des territoires.

De plus, Transports Canada rencontre régulièrement les autorités fédérales des autres pays. Étant donné que les règlements alignés jouent un rôle clé dans le commerce et qu'ils contribuent à la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, Transports Canada et le Department of Transportation [ministère des transports] des États-Unis tiennent des réunions semestrielles afin de

addition, departmental officials participate in and support the development of Global Technical Regulations, which are developed by the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations under the direction of the United Nations Economic Commission for Europe.

In the case of this regulatory initiative, Transport Canada announced a proposed rewrite of the MVTSR 1995 and accompanying TSDs in its Regulatory Plan distributed to Canadian stakeholders in August 2004. Specifically, Transport Canada meets with the Rubber Association of Canada (RAC), the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) several times each year, thus providing the opportunity to discuss regulatory development issues. These proposed Regulations have been discussed during several of these meetings.

During July 2011, a discussion draft of the proposed Regulations was distributed to industry stakeholders. The RAC returned a list of comments on July 29, 2011. The RAC comments relating to the requirements of this proposal have, to the extent possible, been addressed in this publication. There are several outstanding issues that go beyond the scope of this proposal, mostly relating to efforts to develop international tire testing and marking requirements under a Global Technical Regulation, which will need to be addressed in future proposals. Finally, the RAC requested that Transport Canada delay the introduction of TSD 119, noting that there is an impending amendment underway in the United States. This request was not accepted as Transport Canada does not wish to delay the introduction of the updated tire safety regulations. Because the requirements are part of a TSD publication, future alignment with any amended or newly published requirements of the United States would be easy to facilitate.

The CVMA also provided discussion draft comments on July 27, 2011, noting their appreciation for the high degree of alignment with the corresponding U.S. tire safety regulations. They requested clarification on one minor issue regarding the classification of certain specialty tires in the proposed TSD 119. No changes to the proposal were required as a result of their request.

In summary, the multinational tire and automotive industries are very much in favour of the alignment of Canada's motor vehicle tire safety regulations with those of the United States. This would reduce the cost of tire testing for tire manufacturers.

Implementation, enforcement and service standards

It is suggested that the proposed Regulations would come into force on the day the final text is published in the *Canada Gazette*, Part II. A transitional period is also proposed; that is, mandatory compliance with the safety and marking requirements would be delayed from that day until September 1, 2014. During this transitional period, manufacturers may follow either the existing requirements of MVTSR 1995 or the new requirements.

Motor vehicle and equipment manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products conform to the requirements of the Regulations. Transport Canada monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport. Any person or company who contravenes a

discuter de problèmes d'intérêt commun et de changements réglementaires prévus. De plus, des représentants ministériels appuient l'élaboration de règlements techniques mondiaux et y participent par l'entremise du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules sous la direction de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Dans le cadre de cette initiative réglementaire, Transports Canada a annoncé dans son plan réglementaire distribué aux intervenants canadiens en août 2004 la modification proposée au Règlement de 1995 ainsi qu'aux DNT connexes. Transports Canada rencontre notamment plusieurs fois par année l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc (ACIC), l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), et ces réunions permettent de discuter des questions liées à l'élaboration du règlement. Ce projet de règlement a fait l'objet de discussions au cours de plusieurs de ces réunions.

En juillet 2011, un document de travail sur le projet de règlement a été distribué aux intervenants de l'industrie. L'ACIC a fait parvenir une liste de commentaires le 29 juillet 2011. Dans la mesure du possible, les commentaires de l'ACIC liés aux exigences de cette proposition ont été abordés dans cette publication. Plusieurs questions en suspens, généralement associées aux efforts requis afin de préciser des exigences internationales liées à l'essai et au marquage de pneus en vertu d'un règlement technique mondial, vont au-delà de la portée de cette proposition et devront être examinées dans le cadre de propositions futures. Finalement, l'ACIC a demandé à Transports Canada de repousser l'entrée en vigueur du DNT n° 119 en faisant remarquer qu'une modification imminente est en cours aux États-Unis. Transports Canada n'a pas accepté la demande, puisqu'il ne désire pas retarder l'entrée en vigueur des exigences mises à jour relatives à l'essai de pneus. Étant donné que les exigences font partie de la publication d'un DNT, l'alignement futur sur les nouvelles exigences publiées par les États-Unis ou sur toute modification à celles-ci s'en trouverait facilité.

L'ACCV a également fourni des commentaires provisoires le 27 juillet 2011 et mentionnait qu'elle appréciait le degré élevé d'alignement sur les règlements américains correspondants. Elle a demandé des précisions en ce qui concerne une question mineure sur la classification de certains pneus spécialisés dans le DNT n° 119 proposé. Aucun changement à la proposition n'était nécessaire à la suite de la demande.

En résumé, les industries multinationales de pneus et de l'automobile encouragent fortement l'alignement des exigences canadiennes liées à la sécurité des pneus de véhicule automobile sur celles des États-Unis. Ce processus permettrait de réduire les coûts d'essais de pneus des fabricants de pneus.

Mise en œuvre, application et normes de service

Il est suggéré de mettre en vigueur les modifications la journée même où le texte définitif sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Une période de transition est également proposée, ce qui signifie que la conformité obligatoire serait retardée à compter du jour de la publication jusqu'au 1^{er} septembre 2014. Au cours de cette période de transition, les fabricants auront le droit de se conformer soit aux exigences actuelles du Règlement de 1995, soit aux nouvelles exigences.

Il incombe aux fabricants automobiles et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent les exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai les véhicules obtenus sur le marché libre. En outre, lorsqu'un défaut est détecté dans un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit faire parvenir un avis de défaut aux propriétaires et au ministre des

provision of the *Motor Vehicle Safety Act* is guilty of an offence, and liable to the applicable penalty set out in that Act.

Contact

Roland Jonasch
Senior Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 16th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: roland.jonasch@tc.gc.ca

Please note: It is important that your submission be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses to submissions will not be provided. Any subsequent final regulation that is published in the *Canada Gazette*, Part II will contain any changes that are made resulting from comments received, along with a summary of relevant comments. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* est coupable d'une infraction et est passible de la pénalité applicable énoncée dans la Loi.

Personne-ressource

Roland Jonasch
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 16^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : roland.jonasch@tc.gc.ca

Nota : Il est important que votre présentation soit signalée à l'attention de la personne mentionnée ci-dessus avant la date de clôture. Les présentations qui ne sont pas adressées directement à la personne mentionnée ci-dessus risquent de ne pas faire partie de ce projet de règlement. Votre présentation ne fera pas l'objet d'une réponse individuelle. Tout règlement définitif publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* contiendra les modifications apportées, ainsi qu'un résumé analytique des commentaires reçus. Veuillez préciser dans votre présentation si vous ne souhaitez pas que votre nom soit mentionné ou que vos observations soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to subsection 3(2), sections 4 and 5^b, subsection 7(1), section 10 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Roland Jonasch, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 16th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: roland.jonasch@tc.gc.ca).

Ottawa, February 2, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions 1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” “Act” means the *Motor Vehicle Safety Act*.
« Loi »

^a S.C. 1993, c. 16

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 3(2), des articles 4 et 5^b, du paragraphe 7(1), de l'article 10 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Roland Jonasch, ingénieur principal de l'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 16^e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : roland.jonasch@tc.gc.ca).

Ottawa, le 2 février 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

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

« bande de roulement » La partie d'un pneu qui est en contact avec la route.
« bande de roulement »
“tread”

^a L.C. 1993, ch. 16

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

“bead” « talon »	“bead” means the portion of a tire that is made of steel wires wrapped or reinforced by plies and that is shaped to fit the rim.	« charge nominale » La charge maximale attribuée à un pneu pour une pression de gonflage donnée.	« charge nominale » “load rating”
“bias ply tire” « pneu à carcasse diagonale »	“bias ply tire” means a tire in which the ply cords that extend to the beads are laid at alternate angles that are substantially less than 90° to the centreline of the tread.	« DNT 109 » Document de normes techniques n° 109 — Nouveaux pneus et certains pneus spécialisés, avec ses modifications successives.	« DNT 109 » “TSD 109”
“CMVSS” « NSVAC »	“CMVSS” means Canada Motor Vehicle Safety Standard.	« DNT 119 » Document de normes techniques n° 119 — Nouveaux pneus pour véhicules automobiles d’un PNBV de plus de 4 536 kg et pour motocyclettes, avec ses modifications successives.	« DNT 119 » “TSD 119”
“FI tire” « pneu pour instruments aratoires »	“FI tire” means a tire designed for use only on farm implements that are occasionally driven or drawn on a road.	« DNT 139 » Document de normes techniques n° 139 — Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules automobiles d’un PNBV de 4 536 kg ou moins, avec ses modifications successives.	« DNT 139 » “TSD 139”
“load range” « limite de charge »	“load range” means a letter designation that indicates the maximum load rating of a tire.	« flanc » La partie d’un pneu qui se trouve entre la bande de roulement et le talon.	« flanc » “sidewall”
“load rating” « charge nominale »	“load rating” means the maximum load a tire is rated to carry at a given inflation pressure.	« jante » Support d’un pneu ou d’un ensemble pneu et chambre à air sur lequel reposent les talons.	« jante » “rim”
“maximum load rating” « limite de charge nominale »	“maximum load rating” means the load rating at the maximum permissible inflation pressure for the tire.	« limite de charge » Lettre utilisée pour indiquer la limite de charge nominale d’un pneu.	« limite de charge » “load range”
“maximum permissible inflation pressure” « pression maximale permise de gonflage »	“maximum permissible inflation pressure” means the maximum cold inflation pressure to which a tire may be inflated.	« limite de charge nominale » La charge nominale à la pression maximale permise de gonflage du pneu.	« limite de charge nominale » “maximum load rating”
“ply” « pli »	“ply” means a layer of rubber-coated parallel cords.	« Loi » La Loi sur la sécurité automobile.	« Loi » “Act”
“radial ply tire” « pneu à carcasse radiale »	“radial ply tire” means a tire in which the ply cords that extend to the beads are laid at substantially 90° to the centreline of the tread.	« NSVAC » Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada.	« NSVAC » “CMVSS”
“rim” « jante »	“rim” means a support for a tire or a tire-and-tube assembly on which the beads are seated.	« pli » Nappe constituée de câblés caoutchoutés disposés parallèlement les uns aux autres.	« pli » “ply”
“sidewall” « flanc »	“sidewall” means the portion of a tire that is between the tread and the bead.	« pneu à carcasse diagonale » Pneu dont les câblés des plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former des angles alternés qui sont sensiblement inférieurs à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement.	« pneu à carcasse diagonale » “bias ply tire”
“ST tire” « pneu à usage spécial »	“ST tire” means a tire designed for use only on trailers drawn on a road.	« pneu à carcasse radiale » Pneu dont les câblés des plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement.	« pneu à carcasse radiale » “radial ply tire”
“tread” « bande de roulement »	“tread” means the portion of a tire that comes into contact with the road.	« pneu à usage spécial » Pneu conçu pour n’être utilisé que sur une remorque qui circule sur la route.	« pneu à usage spécial » “ST tire”
“TSD 109” « DNT 109 »	“TSD 109” means <i>Technical Standards Document No. 109, New Tires and Certain Specialty Tires</i> , as amended from time to time.	« pneu de secours de type T à usage temporaire » Pneu de secours à usage temporaire conçu pour être utilisé à des pressions de gonflage supérieures à celles prévues pour des pneus standards et des pneus renforcés.	« pneu de secours de type T à usage temporaire » “T-type temporary-use spare tire”
“TSD 119” « DNT 119 »	“TSD 119” means <i>Technical Standards Document No. 119, New Tires for Motor Vehicles With a GVWR of More Than 4 536 kg and Motorcycles</i> , as amended from time to time.	« pneu pour instruments aratoires » Pneu conçu pour n’être utilisé que sur des instruments aratoires qui circulent occasionnellement sur la route.	« pneu pour instruments aratoires » “FI tire”
“TSD 139” « DNT 139 »	“TSD 139” means <i>Technical Standards Document No. 139, New Radial Ply Tires for Motor Vehicles With a GVWR of 4 536 kg or Less</i> , as amended from time to time.	« pression maximale permise de gonflage » La pression maximale à laquelle un pneu peut être gonflé à froid.	« pression maximale permise de gonflage » “maximum permissible inflation pressure”
“T-type temporary-use spare tire” « pneu de secours de type T à usage temporaire »	“T-type temporary-use spare tire” means a temporary-use spare tire that is designed for use at inflation pressures that are higher than those established for standard and reinforced tires.	« talon » La partie d’un pneu qui est faite de fils d’acier enrobés ou renforcés à l’aide de plis et dont la forme est conçue pour s’adapter à la jante.	« talon » “bead”

Terms defined in the MVSR	(2) In these Regulations, “GVWR”, “light-truck tire”, “motorcycle”, “passenger car”, “rim diameter” and “trailer” have the same meaning as in subsection 2(1) of the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> .	(2) Dans le présent règlement, « diamètre de jante », « motocyclette », « PNBV », « pneu pour camion léger », « remorque » et « voiture de tourisme » s’entendent au sens du paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> .	Termes définis dans le RSVA
---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Terms defined in TSD 109, 119 or 139	(3) For the purposes of these Regulations, words and expressions used in TSD 109, TSD 119 or TSD 139 and not defined in that technical standards document but defined in either of those other technical standards documents have the same meaning as in that other technical standards document. This subsection expires on January 1, 2017.	(3) Pour l’application du présent règlement, les termes utilisés dans le DNT 109, le DNT 119 ou le DNT 139 et non définis dans ce document de normes techniques, mais définis dans l’un ou l’autre de ces autres documents de normes techniques, s’entendent au sens de cet autre document de normes techniques. Le présent paragraphe cesse d’avoir effet le 1 ^{er} janvier 2017.	Termes définis dans les DNT 109, 119 ou 139
--------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

System of measurement	2. If, in the application to a tire of a portion of a section of these Regulations or a portion of a provision of a technical standards document, either the metric or the imperial system of measurement is used, the same system of measurement must be used in the application to the tire of any other portion of the section or provision.	2. Lorsque le système métrique ou système impérial est utilisé pour l’application, à l’égard d’un pneu, d’une partie d’un article du présent règlement ou d’une partie d’une disposition d’un document de normes techniques, le même système doit être utilisé pour l’application, à l’égard de ce pneu, de toute autre partie de cet article ou de cette disposition.	Systèmes de mesure
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------

PRESCRIBED CLASSES OF EQUIPMENT AND PRESCRIBED STANDARDS

CATÉGORIES D’ÉQUIPEMENT DÉTERMINÉES PAR RÈGLEMENT ET NORMES RÉGLEMENTAIRES

CMVSS 109 — NEW TIRES AND CERTAIN SPECIALTY TIRES

NSVAC 109 — NOUVEAUX PNEUS ET CERTAINS PNEUS SPÉCIALISÉS

TSD 109	3. (1) The following tires are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 109 and section 6: (a) radial ply tires designed for use on a passenger car manufactured before January 1, 1975; (b) bias ply tires; and (c) T-type temporary-use spare tires.	3. (1) Les pneus ci-après constituent, pour l’application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d’équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 109 et de l’article 6 : a) les pneus à carcasse radiale conçus pour être utilisés sur une voiture de tourisme construite avant le 1 ^{er} janvier 1975; b) les pneus à carcasse diagonale; c) les pneus de secours de type T à usage temporaire.	DNT 109
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

Maximum permissible inflation pressure	(2) The maximum permissible inflation pressure referred to in S4.3(b) of TSD 109 must be expressed in kilopascals, and may in addition, at the manufacturer’s option, be expressed in pounds per square inch.	(2) La pression maximale permise de gonflage visée à la disposition S4.3b) du DNT 109 doit être exprimée en kilopascals et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres par pouce carré.	Pression maximale permise de gonflage
----------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------

Maximum load rating	(3) The maximum load rating referred to in S4.3(c) of TSD 109 must be expressed in kilograms, and may in addition, at the manufacturer’s option, be expressed in pounds.	(3) La limite de charge nominale visée à la disposition S4.3c) du DNT 109 doit être exprimée en kilogrammes et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres.	Limite de charge nominale
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Expiry date	(4) This section expires on January 1, 2017.	(4) Le présent article cesse d’avoir effet le 1 ^{er} janvier 2017.	Cessation d’effet
-------------	----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	-------------------

CMVSS 119 — NEW TIRES FOR MOTOR VEHICLES WITH A GVWR OF MORE THAN 4 536 KG AND MOTORCYCLES

NSVAC 119 — NOUVEAUX PNEUS POUR VÉHICULES AUTOMOBILES D’UN PNBV DE PLUS DE 4 536 KG ET POUR MOTOCYCLETTES

TSD 119	4. (1) The following tires, other than tires of the class prescribed by subsection 3(1), are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 119 and section 6: (a) tires designed for use on a motor vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg;	4. (1) Les pneus ci-après, sauf ceux de la catégorie visée au paragraphe 3(1), constituent pour l’application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d’équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 119 et de l’article 6 : a) les pneus conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d’un PNBV de plus de 4 536 kg;	DNT 119
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

	<p>(b) tires designed for use on a motorcycle;</p> <p>(c) light-truck tires with a tread depth of 1.43 cm or greater that are designed for use on a motor vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less;</p> <p>(d) ST tires;</p> <p>(e) FI tires; and</p> <p>(f) tires with a rim diameter code of 12 or lower.</p>	<p>b) les pneus conçus pour être utilisés sur une motocyclette;</p> <p>c) les pneus pour camions légers dont la bande de roulement a une épaisseur de 1,43 cm ou plus et qui sont conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d'un PNBV d'au plus 4 536 kg;</p> <p>d) les pneus à usage spécial;</p> <p>e) les pneus pour instruments aratoires;</p> <p>f) les pneus dont le code du diamètre de la jante est 12 ou moins.</p>	
Expiry date	(2) This section expires on January 1, 2017.	(2) Le présent article cesse d'avoir effet le 1 ^{er} janvier 2017.	Cessation d'effet
	CMVSS 139 — NEW RADIAL PLY TIRES FOR MOTOR VEHICLES WITH A GVWR OF 4 536 KG OR LESS	NSVAC 139 — NOUVEAUX PNEUS À CARCASSE RADIALE POUR VÉHICULES AUTOMOBILES D'UN PNBV DE 4 536 KG OU MOINS	
TSD 139	5. (1) Tires, other than tires of a class prescribed by subsection 3(1) or 4(1), that are radial ply tires designed for use on a motor vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less manufactured on or after January 1, 1975 are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 139 and section 6.	5. (1) Les pneus qui sont des pneus à carcasse radiale conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d'un PNBV de 4 536 kg ou moins construit le 1 ^{er} janvier 1975 ou après cette date, sauf les pneus de la catégorie visée au paragraphe 3(1) ou 4(1), constituent, pour l'application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d'équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 139 et de l'article 6.	DNT 139
Maximum permissible inflation pressure	(2) The maximum permissible inflation pressure referred to in S5.5(c) of TSD 139 must be expressed in kilopascals, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds per square inch.	(2) La pression maximale permise de gonflage visée à la disposition S5.5c) du DNT 139 doit être exprimée en kilopascals et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres par pouce carré.	Pression maximale permise de gonflage
Maximum load rating	(3) The maximum load rating referred to in S5.5(d) of TSD 139 must be expressed in kilograms, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds.	(3) La limite de charge nominale visée à la disposition S5.5d) du DNT 139 doit être exprimée en kilogrammes et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres.	Limite de charge nominale
Definition of "winter tire"	(4) For the purposes of TSD 139, "winter tire" means a tire that (a) when tested using the snow traction test described in ASTM F 1805 - 06, <i>Standard Test Method for Single Wheel Driving Traction in a Straight Line on Snow- and Ice-Covered Surfaces</i> , with medium pack snow and a test load equal to 74% of the test inflation rated load described in that test method, attains a traction index equal to or greater than 110 compared to a standard reference test tire that meets the requirements of ASTM E 1136 - 10, <i>Standard Specification for P195/75R14 Radial Standard Reference Test Tire</i> ; and (b) is marked on at least one sidewall with the Alpine Symbol specified in S5.5(i) of TSD 139.	(4) Pour l'application du DNT 139, « pneu d'hiver » s'entend d'un pneu qui, à la fois : a) atteint un indice de traction égal ou supérieur à 110 par rapport à un pneu d'essai qui est conforme aux exigences de la norme E 1136 - 10 de l'ASTM, intitulée <i>Standard Specification for P195/75R14 Radial Standard Reference Test Tire</i> , lors de l'essai de traction sur neige qui figure dans la norme F 1805 - 06 de l'ASTM, intitulée <i>Standard Test Method for Single Wheel Driving Traction in a Straight Line on Snow- and Ice-Covered Surfaces</i> , avec de la neige moyennement damée et une charge d'essai égale à 74 % de la charge nominale à la pression de gonflage de l'essai qui figure dans cette méthode d'essai; b) porte sur au moins un flanc le symbole alpin précisé à la disposition S5.5i) du DNT 139.	Définition de « pneu d'hiver »
Expiry date	(5) This section expires on January 1, 2017.	(5) Le présent article cesse d'avoir effet le 1 ^{er} janvier 2017.	Cessation d'effet
	TIRE IDENTIFICATION NUMBER	NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU PNEU	
Location and permanent moulding	6. (1) Every tire of a class prescribed by subsection 3(1), 4(1) or 5(1) must have a tire identification number permanently moulded into or onto one of its sidewalls in the manner and at the location specified in Figures 1 and 2 of Schedule 1.	6. (1) Chaque pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) doit porter un numéro d'identification du pneu moulé de façon permanente, en creux ou en relief, sur un de ses flancs, de la manière et à l'emplacement précisés aux figures 1 et 2 de l'annexe 1.	Emplacement et inscription permanente

Mandatory symbols (2) The tire identification number must consist of the following groups of symbols:

(a) two or three symbols approved by the Minister or by the United States National Highway Traffic Safety Administration that identify the manufacturer of the tire;

(b) two symbols that identify the size designation of the tire; and

(c) four symbols that identify, in the following manner, the tire's date of manufacture:

(i) the first two symbols correspond to the week of manufacture of the tire, with "01" indicating the week that begins on the first Sunday in a year, "02" indicating the week that begins on the second Sunday in the year, and so on until and including the week that begins on the last Sunday in the year, and

(ii) the last two symbols are the last two digits of the year in which the week identified in accordance with subparagraph (i) begins.

Optional symbols (3) At the manufacturer's option, to identify the tire type, the tire identification number may also include not more than four symbols that

(a) identify the owner of the brand name, if applicable; and

(b) form a code identifying the main characteristics of the tire.

Laser-etching (4) At the manufacturer's option, the symbols referred to in paragraph (2)(c) may, not later than 24 hours after the tire is removed from the mould, be permanently laser-etched into the sidewall rather than permanently moulded into or onto the sidewall.

Permitted symbols (5) The symbols used in the tire identification number may consist of any number from 0 to 9 and any letter of the alphabet, in capitals, except the letters "G", "I", "O", "Q", "S" and "Z".

NATIONAL SAFETY MARK

Authorization by Minister 7. (1) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, on application by a company, the Minister may, in the form set out in Schedule 2, authorize the company to apply a national safety mark to a tire.

Application of the national safety mark (2) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, when a company applies the national safety mark to a tire, the company must

(a) reproduce the symbol set out in Schedule II to the Act with the minimum height specified in Figure 2 of Schedule 1; and

(b) permanently mould the symbol into or onto one sidewall of the tire

(i) in one of the places shown in Figure 2 of Schedule 1, and

(ii) at a depth or height of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm, as measured from the immediate surrounding surface of the sidewall.

(2) Le numéro d'identification du pneu doit être composé des groupes de symboles suivants :

a) deux ou trois symboles, qui indiquent le fabricant du pneu et qui sont approuvés par le ministre ou la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis;

b) deux symboles indiquant la désignation des dimensions du pneu;

c) quatre symboles indiquant la date de fabrication du pneu de la façon suivante :

(i) les deux premiers symboles correspondent à la semaine de fabrication du pneu, la semaine qui débute par le premier dimanche de l'année étant indiquée par « 01 », la semaine qui débute par le deuxième dimanche de l'année étant indiquée par « 02 » et ainsi de suite, jusqu'à la semaine qui débute par le dernier dimanche de l'année inclusivement,

(ii) les deux derniers symboles sont les deux derniers chiffres de l'année au cours de laquelle débute la semaine indiquée conformément au sous-alinéa (i).

(3) Au choix du fabricant, le numéro d'identification du pneu peut, pour indiquer le type de pneu, inclure au plus quatre symboles qui, à la fois :

a) indiquent le propriétaire de la marque, le cas échéant;

b) forment un code indiquant les principales caractéristiques du pneu.

(4) Au choix du fabricant, les symboles visés à l'alinéa (2)c) peuvent, au plus tard vingt-quatre heures après que le pneu est retiré du moule, être gravés de façon permanente au laser sur le flanc plutôt qu'être moulés de façon permanente, en creux ou en relief, sur le flanc.

(5) Les symboles qui composent le numéro d'identification du pneu peuvent comporter tout chiffre de 0 à 9 et toute lettre de l'alphabet, en majuscules, sauf les lettres « G », « I », « O », « Q », « S » et « Z ».

MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ

7. (1) Pour l'application du paragraphe 3(2) de la Loi, le ministre peut, en la forme indiquée à l'annexe 2, autoriser l'entreprise qui en fait la demande à apposer la marque nationale de sécurité sur un pneu.

(2) Pour l'application du paragraphe 3(2) de la Loi, l'entreprise qui appose la marque nationale de sécurité sur un pneu :

a) reproduit le signe figurant à l'annexe II de la Loi, lequel est de la hauteur minimale précisée à la figure 2 de l'annexe 1;

b) le moule de façon permanente, en creux ou en relief, sur un des flancs du pneu, à la fois :

(i) à l'un des endroits indiqués à la figure 2 de l'annexe 1,

(ii) à une profondeur ou à une hauteur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du flanc.

Symboles exigés

Symboles optionnels

Gravure au laser

Symboles permis

Autorisation du ministre

Apposition de la marque nationale de sécurité

TIRE INFORMATION

Manufacturers and importers

8. (1) A company must, in respect of the tires of each specific size designation and type that it manufactures or imports, provide to dealers of the tires, to the Minister at the address set out in Schedule 3, and to any person who requests it, the following information:

- (a) a list of the rims designed for use with the tires, and a diagram and the dimensions of each of the rims;
- (b) a table showing the type of construction and the intended use of the tires, together with the various load ratings; and
- (c) a table and diagram showing the dimensions of the tires.

Non-application

(2) Subsection (1) does not apply in respect of tires of a specific size designation and type if the information specified in that subsection in respect of the tires appears in a publication issued by any of the following:

- (a) the Tire and Rim Association, Inc.;
- (b) the European Tyre and Rim Technical Organisation;
- (c) the Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.;
- (d) the Deutsches Institut für Normung e. V.;
- (e) the British Standards Institution;
- (f) the Scandinavian Tire and Rim Organization — STRO;
- (g) the Tyre and Rim Association of Australia;
- (h) the Associação Latino Americana de Pneus e Aros;
- (i) the Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa;
- (j) the South African Bureau of Standards;
- (k) the Indian Tyre Technical Advisory Committee; or
- (l) the Instituto Argentino de Normalización y Certificación.

RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS

Fabricants et importateurs

8. (1) L'entreprise fournit les renseignements ci-après concernant les pneus de chaque désignation des dimensions donnée et de chaque type donné qu'elle fabrique ou importe aux concessionnaires de pneus, au ministre à l'adresse indiquée à l'annexe 3 et à toute personne qui en fait la demande :

- a) la liste des jantes conçues pour être utilisées avec les pneus ainsi qu'un diagramme et les dimensions de chaque jante;
- b) un tableau indiquant le type de construction et l'utilisation prévue des pneus ainsi que les diverses charges nominales;
- c) un tableau et un diagramme indiquant les dimensions des pneus.

Non-application

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux pneus d'une désignation des dimensions donnée et d'un type donné si les renseignements précisés à ce paragraphe concernant ces pneus figurent dans une publication de l'un ou l'autre des organismes suivants :

- a) la Tire and Rim Association, Inc.;
- b) l'Organisation technique européenne du pneu et de la jante;
- c) la Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.;
- d) la Deutsches Institut für Normung e. V.;
- e) la British Standards Institution;
- f) la Scandinavian Tire and Rim Organization — STRO;
- g) la Tyre and Rim Association of Australia;
- h) l'Associação Latino Americana de Pneus e Aros;
- i) le Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa;
- j) le South African Bureau of Standards;
- k) l'Indian Tyre Technical Advisory Committee;
- l) l'Instituto Argentino de Normalización y Certificación.

RECORDS

Compliance

9. (1) For the purposes of paragraph 5(1)(g) of the Act, a company must, in respect of each tire to which the national safety mark is applied or that is imported into Canada, maintain in writing or in readily readable electronic or optical form records that show that the tire conforms to all prescribed standards applicable to it. The records must be in one of the official languages. The company must retain the records for at least five years after the day on which the tire is manufactured or, if the tire is imported into Canada, after the day of importation.

If records maintained on behalf of company

(2) If the records are maintained by a person on behalf of a company, the company must keep the name and address of the person.

Tires imported from United States

(3) If a tire is imported from the United States, records that the manufacturer of the tire maintains and makes available to the Administrator of the United States National Highway Traffic Safety Administration in accordance with section 30166,

DOSSIERS

Conformité

9. (1) Pour l'application de l'alinéa 5(1)(g) de la Loi, l'entreprise tient, à l'égard de chaque pneu sur lequel la marque nationale de sécurité est apposée ou qui est importé au Canada, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, des dossiers qui démontrent que le pneu est conforme aux normes réglementaires qui lui sont applicables. Les dossiers sont dans l'une ou l'autre des langues officielles. L'entreprise les conserve pour une période d'au moins cinq ans suivant la date de fabrication ou, si le pneu est importé, suivant la date d'importation.

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

Dossier tenu par une personne

(3) Lorsqu'un pneu est importé des États-Unis, les dossiers que tient le fabricant du pneu et qu'il met à la disposition de l'administrateur de la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis en conformité avec l'article 30166 du

Pneus importés des États-Unis

chapter 301, title 49 of the *United States Code* are considered to meet the requirements of subsection (1).

chapitre 301 du titre 49 du *United States Code* sont considérés comme conformes aux exigences visées au paragraphe (1).

REGISTRATION SYSTEMS

FICHIERS

Information card

10. (1) For the purpose of maintaining a registration system referred to in paragraph 5(1)(h) of the Act, the company must provide, to each person who purchases from the company a tire manufactured, imported or sold by the company, an information card, in both official languages, that

10. (1) Afin de tenir à jour le fichier visé à l'alinéa 5(1)h) de la Loi, l'entreprise transmet à chaque personne qui achète d'elle un pneu qu'elle a fabriqué, importé ou vendu une carte-réponse, dans les deux langues officielles, qui :

Carte-réponse

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

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

Information to be kept in registration system

(2) The registration system maintained by the company must consist of the information provided under paragraph (1)(a).

(2) Le fichier que tient l'entreprise doit être constitué des renseignements fournis en application de l'alinéa (1)a).

Renseignements qui constituent le fichier

Minimum retention period

(3) The information kept in the registration system must be retained for at least five years after the day on which the tire is sold.

(3) Les renseignements que contient le fichier doivent être conservés pour une période d'au moins cinq ans suivant la date à laquelle le pneu a été vendu.

Période minimale de conservation

IMPORTATION

IMPORTATION

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Declaration

11. (1) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports into Canada a tire of a class prescribed by subsection 3(1), 4(1) or 5(1) must make, at the nearest customs office that is open for business, a declaration that is signed by the company's duly authorized representative and that sets out

11. (1) Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada un pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) fait, au bureau de douane qui est le plus proche et qui est ouvert, une déclaration que signe son représentant dûment autorisé et qui contient les renseignements suivants :

Déclaration

- (a) the name of the manufacturer of the tire;
- (b) the name, telephone number, postal address and email address of the company;
- (c) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the tire conforms to the standards prescribed for a tire of that class by sections 3 to 5 at the time the tire was manufactured;
- (d) the brand name, size designation and type of the tire and the number of tires of that size designation and type imported at the same time; and
- (e) the date on which the tire was imported.

- a) le nom du fabricant du pneu;
- b) les nom, numéro de téléphone, adresse postale et adresse électronique de l'entreprise;
- c) une mention du fabricant ou de son représentant dûment autorisé indiquant que le pneu est conforme aux normes réglementaires qui sont visées aux articles 3 à 5 pour un pneu de cette catégorie et qui lui étaient applicables à la fin de sa fabrication;
- d) la marque, la désignation des dimensions et le type du pneu ainsi que le nombre de pneus de cette désignation des dimensions et de ce type qui sont importés en même temps;
- e) la date à laquelle le pneu a été importé.

Importation of 10,000 or more tires

(2) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports into Canada 10,000 tires or more a year may provide the declaration referred to in subsection (1) in another form and manner that is satisfactory to the Minister.

(2) Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada 10 000 pneus ou plus par année peut fournir la déclaration visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Importation de 10 000 pneus ou plus

Tires imported from United States

(3) A company that imports a tire into Canada from the United States may replace the statement referred to in paragraph (1)(c) with a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the tire was manufactured for sale in the United States and conforms on the day of its manufacture to the requirements established under chapter 301, title 49 of the *United States Code*.

(3) L'entreprise qui importe au Canada un pneu des États-Unis peut remplacer la mention visée à l'alinéa (1)c) par une mention du fabricant ou de son représentant dûment autorisé indiquant que le pneu a été fabriqué pour être vendu aux États-Unis et qu'il est conforme, à la date de sa fabrication, aux exigences du chapitre 301 du titre 49 du *United States Code*.

Pneus importés des États-Unis

Used large motor vehicle tires

(4) In the case of a used tire, the statement referred to in paragraph (1)(c) may be replaced with a statement that the tire bears a national safety mark, a DOT symbol used by the United States Department of Transportation or a JIS symbol used by the Japanese Standards Association, if the tire

- (a) is designed for use on a motor vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg;
- (b) is designed to fit on a rim that has a rim diameter greater than 406.4 mm; and
- (c) has a load range of not less than D or a ply rating of not less than 8, as specified for a tire of that size designation and type in a publication referred to in subsection 8(2).

(4) Dans le cas d'un pneu usagé ayant les caractéristiques ci-après, la mention visée à l'alinéa (1)c) peut être remplacée par une mention attestant que le pneu porte la marque nationale de sécurité, le symbole DOT employé par le Department of Transportation des États-Unis ou le symbole JIS employé par la Japanese Standards Association :

- a) il est conçu pour être utilisé sur un véhicule automobile d'un PNBV de plus de 4 536 kg;
- b) il est conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre est supérieur à 406,4 mm;
- c) il a une limite de charge d'au moins D ou un indice de résistance d'au moins 8, prévus pour un pneu de cette désignation des dimensions et de ce type dans une publication visée au paragraphe 8(2).

Pneus usagés pour les grands véhicules automobiles

TEMPORARY IMPORTATION

Declaration before importation

12. For the purposes of paragraph 7(1)(a) of the Act, a person importing a tire must file with the Minister at the address set out in Schedule 3 a duly completed declaration in the form set out in Schedule 4.

IMPORTATION TEMPORAIRE

12. Pour l'application de l'alinéa 7(1)a) de la Loi, l'importateur d'un pneu dépose auprès du ministre, à l'adresse indiquée à l'annexe 3, une déclaration dûment remplie en la forme prévue à l'annexe 4.

Déclaration avant importation

DEFECT INFORMATION

Content of notice of defect

13. (1) A notice of defect referred to in section 10 of the Act must be given in writing in both official languages and must contain the following information:

- (a) the name, telephone number, postal address and email address of the company giving the notice;
- (b) the name of the manufacturer of the tire;
- (c) the brand name, size designation, type and tire identification number for each tire in respect of which the notice is given, the period during which it was manufactured and any other information necessary to permit the identification of the tire;
- (d) the estimated percentage of tires of the brand name, size designation and type referred to in paragraph (c) that potentially contain the defect;
- (e) a concise description of the defect;
- (f) a concise evaluation of the safety risk arising from the defect;
- (g) a concise statement of the measures to be taken to correct the defect, including directing that the tire identification number is not to be removed unless the tire is destroyed or otherwise rendered permanently unusable;
- (h) any conditions that relate to the correction of the defect; and
- (i) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect.

RENSEIGNEMENTS SUR LES DÉFAUTS

13. (1) L'avis de défaut mentionné à l'article 10 de la Loi doit être donné par écrit dans les deux langues officielles et comporter les renseignements suivants :

- a) les nom, numéro de téléphone, adresse postale et adresse électronique de l'entreprise qui donne l'avis;
- b) le nom du fabricant du pneu;
- c) la marque, la désignation des dimensions, le type et le numéro d'identification de chaque pneu à l'égard duquel l'avis est donné, sa période de fabrication et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;
- d) le pourcentage estimatif de pneus de la marque, de la désignation des dimensions et du type visés à l'alinéa c) susceptibles d'être défectueux;
- e) une description concise du défaut;
- f) une estimation concise du risque pour la sécurité découlant du défaut;
- g) un exposé concis des mesures à prendre pour corriger le défaut, y compris des instructions selon lesquelles le numéro d'identification du pneu ne doit pas être enlevé, sauf si le pneu est rendu inutilisable de façon permanente, notamment par destruction;
- h) toute condition associée à la correction du défaut;
- i) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribués à l'avis de défaut par l'entreprise.

Contenu de l'avis de défaut

Additional information

(2) The report referred to in subsection 10(6) of the Act must be submitted within 30 days after the day on which the company gives a notice of defect, and must contain the information required by subsection (1) and the following information:

- (a) the number of tires affected by the notice of defect and the number of those tires for each size designation;

(2) Le rapport visé au paragraphe 10(6) de la Loi doit être présenté dans un délai de trente jours après que l'entreprise a donné l'avis de défaut et comporter les renseignements exigés par le paragraphe (1) ainsi que les renseignements suivants :

- a) le nombre de pneus visés par l'avis de défaut ainsi que le nombre de ces pneus dans chaque désignation des dimensions;

Renseignements supplémentaires

(b) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect;

(c) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect; and

(d) a detailed description of the nature of the defect and its location on the tire, with any related diagrams or illustrations.

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

(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;

(b) the revised number of tires affected by the notice of defect, if applicable;

(c) the dates on which notices of defect were given to the current owners of the tires;

(d) the number of tires inspected by or at the direction of the company;

(e) the number of inspected tires found on inspection to contain the defect; and

(f) a statement outlining the manner in which the company disposed of the defective tires.

TRANSITIONAL PROVISION, CONSEQUENTIAL AMENDMENT, REPEAL AND COMING INTO FORCE

TRANSITIONAL PROVISION

14. Until September 1, 2014, tires of a class prescribed by subsection 3(1), 4(1) or 5(1) may, instead of conforming to the applicable requirements of sections 3 to 5, conform to the applicable requirements of sections 5, 6 and 8 to 10 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* as they read on the day before the day on which these Regulations came into force.

CONSEQUENTIAL AMENDMENT TO THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS

15. Paragraph 120(2)(c) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

(c) have been originally manufactured to comply with the requirements of any of the following that applied at the time of manufacture:

(i) in the case of used tires, the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* or the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, and

(ii) in the case of retreaded tires, section 4 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, Schedule V to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, the United States Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119 or the Japanese Industrial Standard JIS D4230.

b) la chronologie des principaux événements qui ont permis de déterminer l'existence du défaut;

c) des exemplaires des avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut;

d) une description détaillée de la nature du défaut et de la partie du pneu où il se trouve, accompagnée, le cas échéant, des diagrammes ou des illustrations qui s'y rapportent.

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

a) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribués à l'avis de défaut par l'entreprise;

b) le nombre révisé de pneus visés par l'avis de défaut, le cas échéant;

c) les dates auxquelles les avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des pneus;

d) le nombre de pneus inspectés par l'entreprise ou à sa demande;

e) le nombre de pneus dont l'inspection a relevé le défaut;

f) une déclaration expliquant la façon dont l'entreprise s'est départie des pneus défectueux.

DISPOSITION TRANSITOIRE, MODIFICATION CORRÉLATIVE, ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR

DISPOSITION TRANSITOIRE

14. Jusqu'au 1^{er} septembre 2014, les pneus d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) peuvent, au lieu d'être conformes aux exigences applicables des articles 3 à 5, être conformes aux exigences des articles 5, 6 et 8 à 10 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

MODIFICATION CORRÉLATIVE AU RÈGLEMENT DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

15. L'alinéa 120(2)c) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

c) ils ont été fabriqués à l'origine de manière à être conformes aux exigences des textes ci-après qui s'appliquaient au moment de la fabrication :

(i) dans le cas de pneus usagés, le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* ou le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,

(ii) dans le cas de pneus rechapés, l'article 4 du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, l'annexe V du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, la *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119* des États-Unis ou la *Japanese Industrial Standard JIS D4230*.

Content of
quarterly
reports

Contenu des
rapports
trimestriels

Conformity

Conformité

¹ C.R.C., c. 1038

¹ C.R.C., ch. 1038

REPEAL

16. The *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*² are repealed.

COMING INTO FORCE

Publication
date

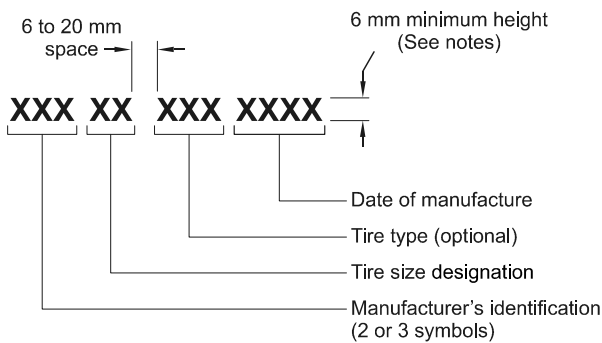
17. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

SCHEDULE 1

(Subsections 6(1) and 7(2))

IDENTIFICATION NUMBERS AND
NATIONAL SAFETY MARK

Tire Identification Number



Notes:

- For tires less than 155 mm in cross-section or less than 330 mm in bead diameter, the minimum height of the characters in the Tire Identification Number may be 4 mm.
- The characters in the Tire Identification Number must be
 - moulded into or onto the tire at a depth or height of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm, as measured from the immediate surrounding surface of the tire; or
 - laser-etched into the tire at a depth of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm, as measured from the immediate surrounding surface of the tire.
- The Tire Identification Number must be in Futura Bold, Modified, Condensed or Gothic characters or any other font approved by the Minister.
- This drawing is not to scale.

Figure 1 — Tire Identification Number

ABROGATION

16. Le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*² est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date de
publication

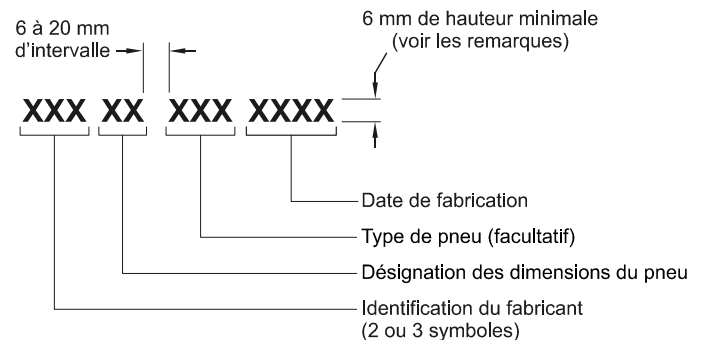
17. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

ANNEXE 1

(paragrophes 6(1) et 7(2))

NUMÉROS D'IDENTIFICATION ET MARQUE
NATIONALE DE SÉCURITÉ

Numéro d'identification du pneu



Remarques :

- Dans le cas des pneus dont la coupe transversale a moins de 155 mm ou dont le diamètre au talon est de moins de 330 mm, la hauteur minimale des caractères du numéro d'identification du pneu peut être de 4 mm.
- Les caractères du numéro d'identification du pneu doivent être :
 - soit moulés, en creux ou en relief, à une profondeur ou à une hauteur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du pneu;
 - soit gravés au laser, en creux, à une profondeur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du pneu.
- Le numéro d'identification du pneu doit être inscrit en caractères Futura gras, modifiés, étroits ou gothiques, ou en toute autre police de caractères approuvée par le ministre.
- Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 1 — Numéro d'identification du pneu

² SOR/95-148

² DORS/95-148

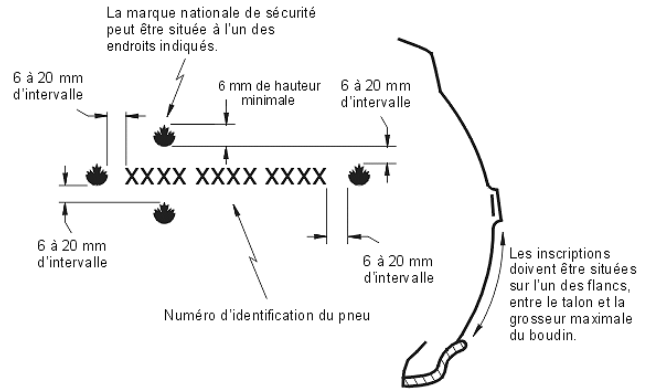
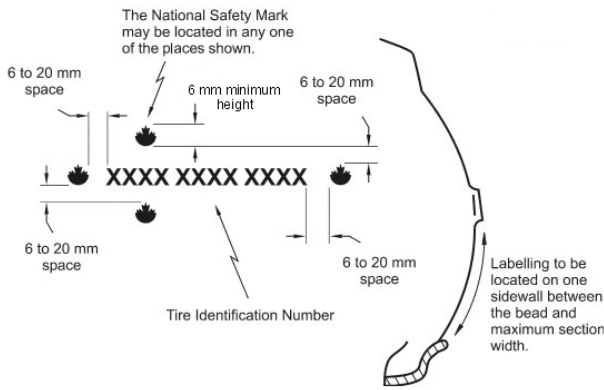


Figure 2 — Location of Tire Identification Number and National Safety Mark

Figure 2 — Emplacement du numéro d'identification du pneu et de la marque nationale de sécurité

SCHEDULE 2
(Subsection 7(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

Department of Transport

Motor Vehicle Safety Act (subsection 3(2))

Motor Vehicle Tire Safety Regulations
(subsection 7(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

Pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*,

[company name and address]

is authorized to use and apply a national safety mark to any tire of a class referred to in subsection 3(1), 4(1) or 5(1) of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, on condition that the tire conforms to the applicable Canada Motor Vehicle Safety Standard.

This ministerial authorization expires on _____

Issued in Ottawa on _____, 20_____

for the Minister of Transport

SCHEDULE 3
(Subsection 8(1) and section 12)

ADDRESS OF MINISTER

Minister of Transport
c/o Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

ANNEXE 2
(paragraphe 7(1))

AUTORISATION DU MINISTRE

Ministère des Transports

Loi sur la sécurité automobile (paragraphe 3(2))

Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (paragraphe 7(1))

AUTORISATION DU MINISTRE

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,

[nom et adresse de l'entreprise]

est autorisée à utiliser et à apposer, sur tout pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, la marque nationale de sécurité, pourvu que le pneu soit conforme à la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'applique.

La présente autorisation du ministre expire le _____

Fait à Ottawa, le _____ 20_____

pour le ministre des Transports

ANNEXE 3
(paragraphe 8(1) et article 12)

ADRESSE DU MINISTRE

Ministre des Transports
a/s de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

SCHEDULE 4
(Section 12)

ANNEXE 4
(article 12)

DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION,
DEMONSTRATION, EVALUATION OR
TESTING PURPOSES

DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES
FINS PROMOTIONNELLES OU
EXPÉRIMENTALES

1. Name of the manufacturer of the tire:

1. Nom du fabricant du pneu :

2. Name, postal address and email address of the person
importing the tire:

2. Nom, adresse postale et adresse électronique de l'importateur :

3. Brand name, size designation and type of the tire:

3. Marque, désignation des dimensions et type du pneu :

4. Purpose of the importation:

4. Fin pour laquelle le pneu est importé :

5. Date that the tire is presented for importation:

5. Date de présentation du pneu aux fins d'importation :

I, the undersigned, declare that the information set out in this
declaration is true and that the tire

Je soussigné, déclare que les renseignements énoncés dans
la présente déclaration sont vrais et que le pneu sera utilisé au
Canada :

(a) will be used in Canada solely for purposes of exhib-
ition, demonstration, evaluation or testing, pursuant to para-
graph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act*; and

a) uniquement à des fins promotionnelles ou expérimen-
tales aux termes de l'alinéa 7(1)a) de la *Loi sur la sécurité
automobile*;

(b) will remain in Canada for not longer than one year or the
period that the Minister specifies.*

b) pendant une période qui n'excède pas un an ou qui est fixée
par le ministre.*

* Note: Subsection 7(5) of the *Motor Vehicle Safety Act* prohibits a person who
signs the declaration referred to in paragraph 7(1)(a) of that Act to use or dispose of
a tire contrary to the terms of the declaration.

* Note : Le paragraphe 7(5) de la *Loi sur la sécurité automobile* interdit à l'auteur
de la déclaration visée à l'alinéa 7(1)a) de cette loi d'utiliser le pneu en cause ou de
s'en départir contrairement à ce que prévoit la déclaration.

Signature

Signature

Date

Date

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Section 208 of Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, hereafter referred to as Canadian safety standard 208, *Occupant Restraint Systems in Frontal Impact*, has many areas of misalignment with the corresponding safety standard in the United States.

Differences include the 50th percentile adult male barrier test speed and injury criteria, the 5th percentile adult female static and dynamic tests, other out-of-position tests and the seat belt requirements in the rear inboard position. In addition, the current exceptions for disabled persons in Canadian safety standard 208 are too restrictive and thus only account for certain types of disabilities.

To enhance vehicle safety and align Canadian regulatory requirements more closely with those in the United States, it is proposed to revoke and replace the occupant protection requirements of the Canadian safety standard 208.

Industry stakeholders have raised concerns that Canadian safety standards 204, 212 and 219 have a slightly different test setup procedure than that of the United States with regards to the use of anthropomorphic test devices (crash test dummies). It is proposed to update these standards to more closely align with the United States standards.

Finally, many Canadian safety standards require certain information to be contained in the vehicle owner's manual. The provisions regarding the owner's manual itself are not very clear and thus require clarification.

Canada's policy to pursue harmonized motor vehicle regulations has reduced trade barriers within North America. It assists the Government in achieving the mutual goals of the three North American Free Trade Agreement (NAFTA) nations, which include encouraging compatibility of regulations and eliminating redundant testing.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

L'article 208 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, ci-après la norme de sécurité canadienne 208, *Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale*, présente de nombreux éléments qui ne concordent pas avec la norme de sécurité correspondante aux États-Unis.

Parmi les différences, mentionnons la vitesse de l'essai de collision contre une barrière avec un occupant du 50^e percentile adulte du sexe masculin et les critères de blessure, les essais statiques et dynamiques du 5^e percentile adulte du sexe féminin, d'autres essais hors de position et les exigences de port de la ceinture de sécurité à la place assise désignée intérieure arrière. En outre, les exceptions actuelles qui s'appliquent aux personnes handicapées dans la norme de sécurité canadienne 208 sont trop restrictives et ne tiennent donc compte de certains types de handicaps.

Pour améliorer la sécurité automobile et harmoniser les exigences réglementaires canadiennes de plus près avec celles des États-Unis, cette proposition abrogerait et remplacerait les exigences sur la protection des occupants de la norme de sécurité canadienne 208.

Les intervenants de l'industrie ont exprimé des préoccupations selon lesquelles les normes de sécurité canadiennes 204, 212 et 219 sont assorties d'une procédure d'essai légèrement différente de celle des États-Unis en ce qui concerne l'utilisation de dispositifs anthropomorphes d'essai. Cette proposition actualiserait ces normes pour qu'elles cadrent de plus près avec les normes des États-Unis.

Enfin, de nombreuses normes de sécurité canadiennes exigent la présence de certaines informations dans le manuel de l'utilisateur des véhicules. Les dispositions relatives au manuel proprement dit ne sont pas très claires et nécessitent donc des précisions.

La politique du Canada en vue d'harmoniser la réglementation des véhicules automobiles a réduit les obstacles au commerce en Amérique du Nord. Elle aide le gouvernement à atteindre les objectifs mutuels des trois pays qui ont signé l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), comme encourager la compatibilité des règlements et éliminer des essais superflus.

Description and rationale**Canadian safety standard 208, Occupant Restraint Systems in Frontal Impact**

On May 12, 2000, the United States Department of Transportation published a final rule¹ that made several fundamental changes to its occupant protection requirements. The intent of the final rule was to improve frontal impact protection for both belted and unbelted motorists, as well as to reduce the risk of air bag-induced injury to small women, older occupants, children and those who are out of position at the moment of deployment. The final rule included the introduction of additional dynamic tests using a female crash test dummy, neck injury criteria, improved head protection, lower chest deflection limits and a series of out-of-position static tests.

In order to improve safety and maintain regulatory alignment with the United States, this proposal would replace the current Test Method 208 with a Technical Standards Document incorporated by reference and amended from time to time and would update Canadian safety standard 208. The revised standard would include the following changes:

- Adopting combined lap and shoulder seat belts at the inboard rear position of vehicles under 4 536 kg gross vehicle weight rating (GVWR);
- Modifying the 50th percentile male rigid barrier crash by
 - increasing the test speed from 48 km/h to 56 km/h,
 - adopting neck injury criteria, and
 - eliminating the head acceleration requirement;
- Adopting the 5th percentile female rigid barrier and offset deformable barrier requirements and test procedures; and
- Adopting the out-of-position driver and passenger requirements and test procedures.

While most of Canadian safety standard 208 would be aligned with the United States standard, areas that would remain unique to Canada include

- no requirement for unbelted barrier testing;
- no chest acceleration requirement; and
- unique barrier chest deflection limits for all vehicles up to 3 856 kg GVWR:
 - 55 mm for the 50th percentile male (63 mm in the United States), and
 - 45 mm for the 5th percentile female (52 mm in the United States).

These proposed changes are further described below.

Seat belts

This proposal would replace the existing text in the seat belt section of Canadian safety standard 208 with new regulatory text so that seat belt requirements would be more clearly presented. In

¹ United States Federal Register: Rules and Regulations; *Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Crash Protection*, Vol. 65, No. 93, May 12, 2000; p. 30680 (final rule).

Description et justification**Norme de sécurité 208, Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale**

Le 12 mai 2000, le Department of Transportation [ministère des Transports] des États-Unis a publié une règle finale¹ qui apporte plusieurs changements fondamentaux à ses exigences en matière de protection des occupants. L'objet de la règle finale était d'améliorer la protection des automobilistes attachés et non attachés en cas de collision frontale et de réduire les risques de blessures causées par les sacs gonflables aux femmes de petite taille, aux occupants plus âgés, aux enfants et à ceux et celles qui sont hors de position au moment du déploiement des sacs. La règle finale prévoyait l'adoption d'essais dynamiques supplémentaires au moyen d'un dispositif anthropomorphe d'essai du sexe féminin pour les essais de collision, de critères sur les blessures au cou, d'une amélioration de la protection de la tête, d'un abaissement des limites de déplacement de la partie supérieure du thorax et d'une série d'essais statiques hors de position.

Pour améliorer la sécurité et assurer l'harmonisation de la réglementation avec celle des États-Unis, cette proposition remplacerait la méthode d'essai 208 par un document de normes techniques incorporé par renvoi et modifié de temps à autre, et elle actualiserait la norme de sécurité canadienne 208. La norme révisée comporterait les changements suivants :

- installer des ceintures sous-abdominales et des ceintures-baudriers combinées à la place assise désignée intérieure arrière des véhicules ayant un poids nominal brut du véhicule (PNBV) inférieur à 4 536 kg;
- modifier la collision avec une barrière fixe pour le 50^e percentile du sexe masculin :
 - en augmentant la vitesse de l'essai de 48 à 56 km/h,
 - en adoptant des critères sur les blessures au cou,
 - en éliminant l'exigence d'accélération de la tête;
- adopter les exigences d'une barrière fixe pour le 5^e percentile du sexe féminin et d'une barrière déformable décentrée et les procédures d'essai qui vont de pair;
- adopter les exigences et les procédures d'essai avec un conducteur et un passager hors de position.

Alors que la majeure partie de la norme de sécurité canadienne 208 serait harmonisée avec la norme des États-Unis, parmi les éléments qui restent propres au Canada, mentionnons :

- aucune exigence pour les essais de collision avec une barrière sans port de la ceinture;
- aucune exigence sur l'accélération du thorax;
- des limites uniques de déplacement du thorax avec une barrière pour tous les véhicules ayant un PNBV d'au plus 3 856 kg :
 - 55 mm pour le 50^e percentile du sexe masculin (63 mm aux États-Unis),
 - 45 mm pour le 5^e percentile du sexe féminin (52 mm aux États-Unis).

Ces changements sont décrits plus en détail ci-après.

Ceintures de sécurité

Cette proposition aura pour effet de remplacer le texte existant dans la section sur les ceintures de sécurité de la norme de sécurité canadienne 208 par un nouveau texte réglementaire de manière

¹ United States Federal Register: Rules and Regulations; *Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Crash Protection*, vol. 65, n° 93, 12 mai 2000; p. 30680 (règle finale).

addition, other changes which are summarized below are necessary to improve safety and align regulatory requirements with those of the United States.

The current Canadian safety standard 208 requires that a Type 2 seat belt (combined lap and shoulder belt) be installed in all forward-facing front and rear outboard seating positions and allows a Type 1 seat belt (lap belt only) to be installed at the inboard (centre) front and rear positions in vehicles with a GVWR under 4 536 kg.

In 1999, the National Highway Traffic Safety Administration in the United States published a report² that reviewed the fatality risk of rear seat occupants. The report concluded that a Type 2 seat belt significantly improved protection to rear seat occupants over the use of a Type 1 seat belt.

Seat belts in modern vehicles are designed to protect a wide range of occupants but are not optimized to fit small children. Child booster seats are designed for use with Type 2 seat belts. To enhance safety and to ensure that booster seats can be properly used in all rear seating positions, this proposal would align Canada with the United States and require all passenger cars, multi-purpose passenger vehicles and trucks with a GVWR of 4 536 kg or less to be fitted with Type 2 seat belts at all rear forward or rearward facing designated seating positions.

In addition, walk-in vans with a GVWR of 4 536 kg or less currently have the option of installing a Type 1 or a Type 2 seat belt in the driver's position. Transport Canada has verified with manufacturers that all new walk-in vans of this size are built with Type 2 seat belts. This proposal eliminates the Type 1 seat belt option in the driver's position for walk-in vans with a GVWR under 4 536 kg. The requirement for vehicles, such as pickup trucks, that have a front inboard designated seating position would continue to allow a Type 1 or a Type 2 seat belt.

Consumer demand for improved cargo capacity by the use of foldable seats has resulted in the need for detachable seat belts. These detachable seat belts, which offer convenience while maintaining safety, come in two forms. The first form allows the shoulder belt to be detached while the lap belt remains operational. The second form requires the seat belt to detach at an anchorage point and renders the seat belt inoperable. This proposal would allow a detachable seat belt in a rear seating position in several instances including the interior position of a folding seat, at a removable seat, and at a seat adjacent to an aisle way. All these situations would allow for a seat belt that is detachable at an anchorage point. In instances where a seat can be adjusted to face multiple directions (swivel seat), a detachable shoulder belt would be permitted.

à présenter plus clairement les exigences relatives aux ceintures de sécurité. De plus, d'autres changements qui sont résumés ci-après sont nécessaires si l'on veut améliorer la sécurité et harmoniser les exigences réglementaires avec celles des États-Unis.

La norme de sécurité canadienne 208 en vigueur prescrit l'installation d'une ceinture de sécurité de type 2 (ceinture sous-abdominale et ceinture-baudrier combinée) à toutes les places assises désignées extérieures avant et arrière orientées vers l'avant et autorise l'installation d'une ceinture de sécurité de type 1 (ceinture sous-abdominale seulement) aux places avant et arrière désignées intérieures (au milieu) dans les véhicules ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg.

En 1999, la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a publié un rapport² qui examinait les risques de décès des occupants des sièges arrière. Ce rapport indiquait qu'une ceinture de sécurité de type 2 améliorerait très nettement la protection des occupants de la banquette arrière par rapport à l'utilisation d'une ceinture de sécurité de type 1.

Les ceintures de sécurité dans les véhicules modernes sont conçues de manière à protéger tout un éventail d'occupants, mais elles ne sont pas optimisées pour les enfants de petite taille. Les sièges d'appoint pour enfant sont conçus pour être utilisés avec des ceintures de sécurité de type 2. Pour améliorer la sécurité et faire en sorte que les sièges d'appoint soient correctement utilisés à toutes les places assises arrière, cette proposition serait harmonisée avec celle des États-Unis et préciserait que toutes les voitures de tourisme, les voitures de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV égal ou inférieur à 4 536 kg doivent être équipés de ceintures de sécurité de type 2 à toutes les places assises désignées à l'arrière qui font face ou dos à la route.

En outre, les fourgons à accès en position debout ayant un PNBV égal ou inférieur à 4 536 kg ont actuellement le choix d'être équipés d'une ceinture de sécurité de type 1 ou de type 2 à la place du conducteur. Transports Canada s'est assuré auprès des fabricants que tous les fourgons neufs à accès en position debout de cette taille étaient munis de ceintures de sécurité de type 2. Cette proposition supprime l'option d'une ceinture de sécurité de type 1 à la place du conducteur pour les fourgons à accès en position debout ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg. Quant aux véhicules comme les camionnettes qui ont une place assise désignée intérieure avant, ils pourront continuer d'être équipés d'une ceinture de sécurité de type 1 ou de type 2.

La demande des consommateurs d'une augmentation de l'espace de chargement grâce à l'utilisation de sièges repliables a entraîné le besoin de ceintures de sécurité détachables. Ces ceintures détachables, qui présentent un caractère pratique tout en préservant la sécurité, peuvent revêtir deux formes. La première permet de détacher la ceinture-baudrier pendant que la ceinture sous-abdominale reste opérationnelle. La deuxième exige que la ceinture de sécurité soit détachable à un point d'ancrage, ce qui rend la ceinture inopérable. Cette proposition autoriserait la présence de ceintures de sécurité détachables aux places assises arrière dans plusieurs cas, notamment à la place intérieure d'un siège repliable, à un siège amovible et à un siège donnant sur une allée centrale. Toutes ces situations permettraient de détacher une ceinture de sécurité à un point d'ancrage. Dans les cas où un siège peut être réglé dans des sens multiples (siège pivotant), une ceinture-baudrier détachable serait autorisée.

² "Effectiveness of Lap/Shoulder Belts in the Back Outboard Seating Positions," DOT HS 808 945, NHTSA Technical Report, June 1999.

² « Effectiveness of Lap/Shoulder Belts in the Back Outboard Seating Positions », DOT HS 808 945, Rapport technique de la NHTSA, juin 1999.

Collision testing

Vehicles offered for sale in Canada are tested in collisions with rigid barriers to assess injuries to occupants using crash test dummies. These test devices are modeled to represent the height and weight of a 50th percentile adult male occupant.

50th percentile adult male barrier testing

The United States final rule published in 2000 increased the test speed of the full frontal rigid barrier tests from 48 km/h to 56 km/h. This change resulted in a difference between the Canadian and U.S. regulations. The increase in test speed from 48 km/h to 56 km/h represents a 36% increase in energy in the crash event. The automobile industry requested that Transport Canada increase the regulatory test speed to match the U.S. requirement as they desire to test vehicles destined for sale in Canada and the United States at one common test speed. This proposal would align Canada with the United States by adopting the full frontal rigid barrier test speed of 56 km/h.

Canada currently has a more stringent chest deflection injury criterion in its safety standard than the United States. The current Transport Canada 50 mm requirement for chest deflection applies to vehicles with a GVWR of 2 722 kg or less. For vehicles with a GVWR between 2 722 kg and 3 856 kg, the Canadian standard is 60 mm. The U.S. standard for chest deflection in rigid barrier testing is 63 mm for vehicles with a GVWR of 3 856 kg or less. Transport Canada has considered harmonizing the 50th percentile male chest deflection requirements with those of the United States; however, there could be a resulting negative safety consequence as vehicles with less chest protection could be sold in Canada. Due to the speed change from 48 km/h to 56 km/h, it is proposed to increase the allowable chest deflection for the 50th percentile adult male to 55 mm for all vehicles with a GVWR of 3 856 kg or less.

Research studies³ and accident investigations have shown that air bags in conjunction with seat belts provide more protection to occupants compared to seat belts alone. When Canadian safety standard 208 was amended in 1998, not all vehicles had frontal air bags installed in the driver and passenger position. The head acceleration requirement found in the current Canadian safety standard 208 is used for instances where no air bag is present, whereas the injury calculation is used in the presence of an air bag. Today all new vehicles that meet the crash protection requirements of safety standard 208 have frontal air bags. To ensure frontal air bags are installed, this proposal would eliminate the option of satisfying the frontal crash protection requirements of safety standard 208 by meeting a head acceleration requirement.

Essais de collision

Les véhicules en vente au Canada sont soumis aux essais dans le cadre de collisions avec des barrières fixes pour évaluer les blessures subies par les occupants au moyen de dispositifs anthropomorphes d'essai. Ces dispositifs d'essai sont conçus de manière à représenter la taille et le poids du 50^e percentile adulte du sexe masculin.

Essai contre une barrière avec le 50^e percentile adulte du sexe masculin

En vertu de la règle finale de 2000 des États-Unis, la vitesse réglementaire des essais contre une barrière fixe en cas de collision frontale a été portée de 48 à 56 km/h. Ce changement a entraîné une différence entre les règlements du Canada et des États-Unis. L'augmentation de la vitesse d'essai de 48 à 56 km/h représente une augmentation de 36 % de l'absorption d'énergie en cas de collision. L'industrie automobile a demandé à Transports Canada d'augmenter la vitesse réglementaire pour qu'elle concorde avec l'exigence états-unienne, car elle souhaite tester les véhicules qui sont destinés à être mis en vente au Canada et aux États-Unis selon une vitesse d'essai commune. Cette proposition aura pour effet d'harmoniser la réglementation canadienne avec celle des États-Unis en adoptant la vitesse d'essai contre une barrière fixe en cas de collision frontale à 56 km/h.

Le Canada a actuellement un critère en matière de blessure par déplacement de la cage thoracique plus strict dans sa norme de sécurité que les États-Unis. L'exigence actuelle de 50 mm pour le déplacement de la cage thoracique s'applique aux véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 2 722 kg. Pour les véhicules ayant un PNBV entre 2 722 et 3 856 kg, la norme canadienne est de 60 mm. La norme états-unienne pour le déplacement de la cage thoracique dans un essai contre une barrière fixe est de 63 mm pour les véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 3 856 kg. Transports Canada a songé à harmoniser les exigences de déplacement de la cage thoracique du 50^e percentile du sexe masculin avec celles des États-Unis, mais cela risque d'avoir des conséquences néfastes sur la sécurité, car des véhicules offrant une moindre protection de la cage thoracique risquent d'être vendus au Canada. En raison du relèvement de la vitesse de 48 km/h à 56 km/h, on propose de faire passer à 55 mm le déplacement autorisé du thorax pour le 50^e percentile adulte du sexe masculin pour tous les véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 3 856 kg.

Des études de recherche³ et des enquêtes sur les accidents ont révélé que les sacs gonflables utilisés parallèlement aux ceintures de sécurité protègent mieux les occupants qu'uniquement une ceinture de sécurité. Même si la norme de sécurité canadienne 208 a été modifiée en 1998, tous les véhicules n'étaient pas équipés de sacs gonflables à l'avant à la place du conducteur et du passager. Le critère d'accélération de la tête que l'on trouve dans la norme de sécurité canadienne 208 actuelle est utilisé dans les cas où aucun sac gonflable n'équipe le véhicule, alors que le calcul des blessures a été utilisé en présence d'un sac gonflable. De nos jours, tous les véhicules neufs qui satisfont aux exigences de protection en cas de collision de la norme de sécurité 208 sont équipés de sacs gonflables à l'avant. Pour s'assurer que des sacs gonflables sont installés à l'avant, cette proposition supprimera la possibilité de satisfaire aux exigences de protection en cas de collision frontale de la norme de sécurité 208 en respectant l'exigence relative à l'accélération résultante de la tête.

³ Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, *Evaluation of the Effectiveness of Air Bags and Seat Belts*, Transport Canada, 2001, TP13187.

³ Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Évaluation de l'efficacité des sacs gonflables et des ceintures de sécurité*, Transports Canada, 2001, TP13187.

In the United States final rule, the most significant change to the injury evaluation criteria was the introduction of the neck injury formula known as “Nij,” which consists of a set of seven interrelated components that evaluate tension, compression, flexion and extension of the neck. This measure monitors the combined loading of the neck by the inflating air bag. This amendment proposes to adopt the same neck injury formula and related components as that of the United States.

5th percentile female barrier testing

In Canada, only the 50th percentile adult male crash test dummy is currently used in the driver and front passenger positions in full frontal rigid barrier tests. A 5th percentile adult female crash test dummy represents smaller adults and older adults who have a lower injury tolerance. This proposal would align Canada with the United States and require additional crash tests with the 5th percentile adult female dummy in the driver and front passenger position for the full frontal rigid barrier tests.

In an offset frontal collision involving two vehicles, only a portion of the involved vehicles’ front structure is engaged. Due to the crushing of the two vehicle structures, the actual collision event has a different time collision history than a full frontal rigid barrier event. If air bags are installed in the vehicle, they must be designed to perform in both types of collision. There is no offset deformable barrier test conducted in Canada. This proposal would align Canada with the United States and adopt the same dynamic test requirement in an offset deformable barrier test using a 5th percentile adult female crash test dummy in the driver and front passenger position.

The 5th percentile adult female dummy, from previous research, has a scaled factor of 0.817⁴ from the 50th percentile adult male dummy to calculate the appropriate chest deflection limit. Using this scaling factor, it is proposed to have a 45 mm chest deflection limit for the 5th percentile adult female dummy barrier tests rather than the 52 mm limit used in the United States.

Chest deflection limits

In 2010, Transport Canada reviewed the chest deflection limits for the fixed collision barrier tests in this proposal. It was concluded that the combination of 55 mm limit for the 50th percentile adult male and 45 mm limit for the 5th percentile adult female would produce a slight improvement in chest protection as compared to the specifications in the current Canadian regulation.

Dans la règle finale des États-Unis, le changement le plus significatif apporté au critère d’évaluation des blessures a été l’adoption de la formule de blessure au cou appelée « Nij », qui prévoit un ensemble de sept éléments interdépendants qui évaluent la tension, la compression, la flexion et l’extension du cou. Cette mesure surveille la charge combinée de la nuque par le déploiement d’un sac gonflable. Cette modification propose d’adopter la même formule de blessure au cou, et les éléments qui s’y rattachent, que celle des États-Unis.

Essai contre une barrière fixe pour le 5^e percentile du sexe féminin

Au Canada, seul le dispositif anthropomorphe d’essai de collision du 50^e percentile adulte du sexe masculin est actuellement utilisé aux places avant du conducteur et du passager lors des essais contre une barrière fixe en cas de collision frontale. Un dispositif anthropomorphe d’essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin représente des adultes de plus petite taille et des adultes plus âgés, qui ont une moindre tolérance à l’égard des blessures. Cette proposition aurait pour effet d’harmoniser la norme canadienne avec celle des États-Unis et d’exiger des essais de collision supplémentaires avec le dispositif anthropomorphe d’essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin aux places avant du conducteur et du passager pour les essais de collision frontale avec une barrière fixe.

Dans une collision frontale décentrée impliquant deux véhicules, seule une partie de la structure avant des véhicules impliqués est endommagée. À cause de l’écrasement des structures des deux véhicules, la collision a un historique différent de celui d’une collision frontale contre une barrière fixe. Si le véhicule est équipé de sacs gonflables, ceux-ci doivent être conçus pour se déployer dans les deux types de collision. Aucun essai décalé avec une barrière déformable n’est réalisé au Canada. Cette proposition aurait pour effet d’harmoniser la norme canadienne avec celle des États-Unis et d’adopter la même exigence d’un essai dynamique dans un essai de collision décalé avec une barrière déformable en utilisant un dispositif anthropomorphe d’essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin aux places avant du conducteur et du passager.

Le dispositif anthropomorphe d’essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin, d’après les recherches déjà effectuées, a un facteur d’échelle de 0,817⁴ par rapport à un dispositif anthropomorphe d’essai du 50^e percentile adulte du sexe masculin pour calculer la limite de déplacement appropriée du thorax. À l’aide de ce facteur d’échelle, il est proposé d’avoir une limite de déplacement du thorax de 45 mm pour les essais avec le dispositif anthropomorphe d’essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin contre une barrière fixe plutôt que la limite de 52 mm utilisée aux États-Unis.

Limites de déplacement du thorax

En 2010, Transports Canada a examiné les limites de déplacement du thorax pour les essais de collision contre une barrière fixe dans cette proposition. Il en a déduit que la combinaison d’une limite de 55 mm pour le 50^e percentile adulte du sexe masculin et la limite de 45 mm pour le 5^e percentile adulte du sexe féminin aboutirait à une légère amélioration de la protection du thorax par rapport aux exigences de la réglementation canadienne en vigueur.

⁴ Mertz, H. J., Prasad, P., and Irwin, A. L. (2003), Biomechanical and Scaling Bases for Frontal and Side Impact Injury Assessment Reference Values Proc., 47th Stapp Car Crash Conference, pp. 155–188. Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA.

⁴ Mertz, H. J., Prasad, P. et Irwin, A. L. (2003), Biomechanical and Scaling Bases for Frontal and Side Impact Injury Assessment Reference Values Proc., 47th Stapp Car Crash Conference, p. 155-188. Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA.

The U.S. government has a New Car Assessment Program (NCAP) which crash tests vehicles for consumer rating purposes. Part of this program includes crash testing cars at 56 km/h into a rigid barrier and uses the same test procedures that are found in this proposal. Up to the 2010 model year, vehicles were tested with a 50th percentile adult male crash test dummy in the driver and front passenger position. As of the 2011 model year, vehicles are tested with a 50th percentile adult male in the driver position and a 5th percentile adult female crash test dummy in the front passenger position.

While there may be some regulatory and vehicle option differences between Canada and the United States, vehicles that are sold both in Canada and the United States would have similar, if not the same, frontal crash protection systems. Under this assumption, vehicle models sold in Canada that are tested under the NCAP program would likely achieve the same results for chest deflection limits in a frontal crash test. A review of the NCAP data from the 2007 model year forward, completed as of March 1, 2011, reveals the following:

Le gouvernement des États-Unis compte un nouveau programme d'évaluation des véhicules (NCAP) en vertu duquel il soumet des véhicules à des essais de collision pour les évaluer à l'intention des consommateurs. Ce programme consiste en partie à soumettre des véhicules à des essais de collision à une vitesse de 56 km/h contre une barrière fixe, et il utilise les mêmes procédures d'essai que celles décrites dans cette proposition. Jusqu'à l'année de modèle 2010, les véhicules étaient testés avec un mannequin d'essai du 50^e percentile adulte du sexe masculin aux places avant du conducteur et du passager. Depuis l'année de modèle 2011, on teste les véhicules avec un occupant adulte du 50^e percentile du sexe masculin à la place du conducteur et un mannequin d'essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin à la place du passager avant.

Même s'il existe sans doute certaines divergences dans la réglementation et les options de modèle entre le Canada et les États-Unis, les véhicules vendus à la fois au Canada et aux États-Unis sont équipés de systèmes de protection semblables contre les collisions frontales, même s'ils ne sont pas absolument identiques. En partant de cette hypothèse, les modèles vendus au Canada qui sont testés dans le cadre du programme NCAP obtiendront sans doute les mêmes résultats au chapitre des limites du déplacement du thorax dans un essai de collision frontale. Un examen des données du NCAP relatives à l'année de modèle 2007 et aux années de modèles suivantes, réalisé en date du 1^{er} mars 2011, révèle ce qui suit :

Vehicle Model Year	Number of Vehicles Tested	Driver			Passenger		
		Dummy	Maximum Chest Deflection in mm	Average Chest Deflection in mm	Dummy	Maximum Chest Deflection in mm	Average Chest Deflection in mm
2007-2010	130	50th male	39.4	27.9	50th male	44.2	26.2
2011	51	50th male	37.2	24.2	5th female	29.1	16.9

Année de modèle du véhicule	Nombre de véhicules testés	Conducteur			Passager		
		Dispositif anthropomorphe d'essai	Déplacement maximal du thorax en mm	Déplacement moyen du thorax en mm	Dispositif anthropomorphe d'essai	Déplacement maximal du thorax en mm	Déplacement moyen du thorax en mm
2007-2010	130	50 ^e du sexe masculin	39,4	27,9	50 ^e du sexe masculin	44,2	26,2
2011	51	50 ^e du sexe masculin	37,2	24,2	5 ^e du sexe féminin	29,1	16,9

This data suggests that the proposed regulatory chest deflection limits of 55 mm for the 50th percentile adult male and 45 mm for the 5th percentile adult female are achievable for many vehicles already being built. Transport Canada is currently unaware of any vehicle that would not meet the proposed chest deflection limits.

Out-of-position occupants

Transport Canada recommends that occupants be seated as far away from air bags as possible. However, it is necessary to ensure air bags are not overly aggressive when they initially deploy for rare instances where an occupant may be out of the recommended seated position. To reduce the risk of injury or death to occupants, this proposal would align Canada with the United States and adopt all air bag test methods and injury criteria for out-of-position occupants.

The out-of-position requirements consider 5th percentile female, infant, three-year-old and six-year-old crash test dummies in the front outboard passenger position. Requirements for the 5th percentile female crash test dummy would also apply to the driver's position to reduce the risk of injury to a smaller driver

Ces données incitent à croire que les limites proposées de déplacement du thorax de 55 mm pour le 50^e percentile adulte du sexe masculin et de 45 mm pour le 5^e percentile adulte du sexe féminin peuvent être atteintes pour de nombreux véhicules en cours de construction. Transports Canada n'est actuellement informé d'aucun véhicule qui ne respecterait pas les limites proposées de déplacement du thorax.

Occupants hors de position

Transports Canada recommande que les occupants soient assis le plus loin possible des sacs gonflables. Toutefois, il est nécessaire de s'assurer que les sacs gonflables ne sont pas exagérément agressifs lorsqu'ils se déploient dans les rares cas où un occupant peut se trouver en dehors de la position assise recommandée. Pour réduire le risque de blessure ou de décès des occupants, cette proposition alignerait le Canada sur les États-Unis et adopterait toutes les méthodes d'essai des sacs gonflables et les critères de blessure pour les occupants hors de position.

Les exigences hors de position envisagent la présence d'un dispositif anthropomorphe d'essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin, d'enfants en bas âge et d'enfants de trois et six ans à la place du passager avant. Les exigences relatives au dispositif anthropomorphe d'essai du 5^e percentile adulte du sexe féminin

too close to the steering wheel. Although Transport Canada does not recommend children sit in the front seat of vehicles, the proposal would adopt the out-of-position child requirements of the United States to ensure protection to any occupant in the front passenger seat of a vehicle who is out of position at the time of collision.

Persons with disabilities

The current Canadian safety standard 208 has crash test exceptions for vehicles manufactured for operation by persons with disabilities. The existing requirements are too restrictive, as they only account for a driver who uses a wheelchair, and do not account for other disabilities. The proposed amendment would repeal the definition of “vehicle manufactured for operation by persons with disabilities” and create a new definition for “disabled persons” in section 2 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

The proposed amendment would allow for a front driver or front passenger position that is intended for a disabled person to be exempted from the crash test requirements of Canadian safety standard 208, as long as the vehicle clearly displays a specified label stating that the position does not conform to the crash test requirements. The standard would also provide more flexibility in the types of seat belts, such as detachable or automatic seat belts, which could be installed for those positions.

Section 18 — Owner’s manual

Paragraph 5(1)(f) of the *Motor Vehicle Safety Act* authorizes regulations that require the dissemination, in the prescribed form and manner, of specified information relating to the operation of vehicles. The proposal to add section 18 to the *Motor Vehicle Safety Regulations* is intended to clarify that both the provision of the information and the form and manner in which it is disseminated are regulatory requirements. In particular, section 18 would provide that

- every vehicle must be provided with an owner’s manual that contains the specified information relating to the operation of the vehicle;
- the owner’s manual must be available in English and French; and
- if the owner’s manual is not provided in paper copy, then the owner’s manual must be accessible in the vehicle occupant compartment with a device that is installed in or accompanies the vehicle.

Related Canadian safety standards: 203, *Driver Impact Protection and Steering Control System*; 204, *Steering Column Rearward Displacement*; 212, *Windshield Mounting*; 219, *Windshield Zone Intrusion*

Canadian safety standard 203 would require a reference update due to the proposed changes to Canadian safety standard 208.

Canadian safety standard 204, *Steering Column Rearward Displacement*, states that in the prescribed frontal crash test, the steering column cannot displace more than 127 mm rearward. This test was developed prior to the introduction of the frontal crash test in Canadian safety standard 208. Transport Canada has reviewed the 204 regulatory requirements and is of the opinion that a vehicle cannot meet the crash test requirements of Canadian

s’appliquent également à la place du conducteur pour réduire les risques de blessure encourus par un conducteur de plus petite taille qui serait trop proche du volant. Même si Transports Canada déconseille aux enfants de s’asseoir à l’avant des véhicules, la proposition adopterait les exigences des États-Unis quant aux enfants hors de position pour assurer la protection de tout occupant du siège avant du passager d’un véhicule qui se trouve hors de position au moment de la collision.

Personnes handicapées

La norme de sécurité canadienne 208 en vigueur prévoit des exceptions aux essais de collision pour les véhicules construits pour être conduits par des personnes handicapées. Les exigences en vigueur sont trop restrictives, car elles ne tiennent compte que d’un conducteur qui se déplace en fauteuil roulant et ne tiennent pas compte d’autres handicaps. La modification prévue abrogerait la définition de « véhicule fabriqué pour être conduit par une personne handicapée » et établirait une nouvelle définition de « personne handicapée » à l’article 2 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

La modification proposée permettrait de dispenser des exigences des essais de collision de la norme de sécurité canadienne 208 la place assise désignée extérieure avant du conducteur ou du passager qui est prévue pour une personne handicapée, pourvu que le véhicule affiche un message clair précisant que la place assise n’est pas conforme aux exigences en matière de collision. La norme offrirait aussi une plus grande souplesse au chapitre des types de ceintures de sécurité, comme des ceintures de sécurité détachables ou automatiques, qui pourraient être installées à ces places.

Article 18 — Manuel de l’usager

L’alinéa 5(1)(f) de la *Loi sur la sécurité automobile* autorise un règlement qui exige la diffusion, selon les modalités réglementaires, de tous renseignements réglementaires relatifs au fonctionnement ou à l’utilisation du véhicule. La proposition d’ajouter l’article 18 au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* vise à préciser le fait que la diffusion de l’information et les modalités selon lesquelles l’information est diffusée sont toutes deux des exigences réglementaires. Plus particulièrement, l’article 18 préciserait :

- que chaque véhicule doit être accompagné d’un manuel de l’usager qui renferme les renseignements réglementaires relatifs au fonctionnement ou à l’utilisation du véhicule;
- que le manuel de l’usager doit être offert en français et en anglais;
- que, si le manuel de l’usager n’est pas fourni sur copie papier, il doit alors être accessible dans l’habitacle du véhicule au moyen d’un dispositif installé dans le véhicule ou l’accompagnant.

Normes connexes de sécurité canadiennes : 203 — *Protection du conducteur contre l’impact et système de commande de direction*, 204 — *Recul de la colonne de direction*, 212 — *Cadre de pare-brise*, 219 — *Pénétration de la zone du pare-brise*

La norme de sécurité canadienne 203 nécessiterait une mise à jour des références en raison des modifications proposées à la norme de sécurité canadienne 208.

La norme de sécurité canadienne 204, *Recul de la colonne de direction*, précise que, dans l’essai de collision frontale prescrit, la colonne de direction ne doit pas se déplacer de plus de 127 mm vers l’arrière. Cet essai a été conçu avant l’adoption de l’essai de collision frontale dans la norme de sécurité canadienne 208. Transports Canada a examiné les exigences réglementaires de la norme 204 et est d’avis qu’un véhicule ne peut pas respecter les

safety standard 208 if the steering column displaces more than 127 mm. To reduce the testing burden of manufacturers, it is proposed to exempt vehicles from meeting Canadian safety standard 204 if the dynamic requirements of Canadian safety standard 208 are met.

Canadian safety standards 204, *Steering Column Rearward Displacement*; 212, *Windshield Mounting*; and 219, *Windshield Zone Intrusion* recently introduced common test requirements that referenced Test Method 208 to allow for verification of multiple regulations at one time, thus reducing the testing burden of manufacturers. After the amendments were in place, the Canadian Vehicle Manufacturers Association raised concerns.

The Association noted that standards 204, 212 and 219 do not require the use of instrumented anthropomorphic test devices; however, each standard references the loading procedures of Test Method 208, which requires the use of instrumented anthropomorphic test devices. To remedy this discrepancy, the proposal would remove the reference to Test Method 208 in Canadian safety standards 204, 212 and 219 and align Canada with the United States by introducing technical standard documents for each of these safety standards.

Consultation

Transport Canada informs the automotive industry, public safety organizations and the general public when changes are planned to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. Transport Canada also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the automotive industry, public safety organizations, the provinces and the territories.

In addition, Transport Canada meets regularly with the federal authorities of other countries. Given that harmonized regulations are key to trade and to a competitive Canadian automotive industry, Transport Canada and the United States Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss issues of mutual interest and planned regulatory changes. In addition, Transport Canada officials participate in and support the development of Global Technical Regulations, which are developed by the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations under the direction of the United Nations Economic Commission for Europe.

Consultations on the proposed amendment to Canadian safety standard 208 have been extensive, starting with the publication of a Notice of Intent by Transport Canada on June 30, 2001, in the *Canada Gazette*, Part I.⁵ The Notice focused on static and dynamic test requirements and would have resulted in significant costs to manufacturers. This pre-proposal was opposed by automotive industry stakeholders, and they requested that Canada fully harmonize their occupant protection requirements with those of the United States. Full harmonization with the United States was not possible as the injury criteria in Canada were already more stringent than in the United States.

exigences de l'essai de collision de la norme de sécurité canadienne 208 si la colonne de direction se déplace de plus de 127 mm vers l'arrière. Pour alléger le fardeau des essais pour les constructeurs, on propose de dispenser les véhicules de respecter la norme de sécurité canadienne 204 sous réserve qu'ils respectent les exigences dynamiques de la norme de sécurité canadienne 208.

Les normes de sécurité canadiennes 204, *Recul de la colonne de direction*; 212, *Cadre de pare-brise* et 219, *Pénétration de la zone du pare-brise* ont récemment adopté des exigences d'essai communes qui se réfèrent à la méthode d'essai 208 pour permettre la vérification de multiples règlements à la fois, ce qui allège le fardeau des essais pour les constructeurs. Une fois la modification en place, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a fait part de ses préoccupations.

L'Association a fait observer que les normes 204, 212 et 219 n'exigent pas l'utilisation d'un dispositif anthropomorphe d'essai appareillé; toutefois, chaque norme fait référence aux procédures de charge de la méthode d'essai 208, laquelle exige l'utilisation d'un dispositif anthropomorphe d'essai munis d'instruments. Pour remédier à cette incompatibilité, la proposition retirerait la référence à la méthode d'essai 208 dans les normes de sécurité canadiennes 204, 212 et 219, ce qui ferait en sorte de les harmoniser avec celles des États-Unis grâce à l'adoption de documents de normes techniques pour chacune de ces normes de sécurité.

Consultation

Transports Canada informe l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public lorsqu'il prévoit apporter des changements au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Cela donne à ces intervenants la possibilité de formuler des commentaires sur ces changements par lettre ou par courriel. Transports Canada consulte aussi régulièrement l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique, les provinces et les territoires dans le cadre de réunions en personne ou de téléconférences.

En outre, Transports Canada organise régulièrement des rencontres avec les instances fédérales d'autres pays. Étant donné que des règlements harmonisés sont indispensables aux échanges commerciaux et à la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, Transports Canada et le Department of Transportation des États-Unis tiennent des réunions semestrielles pour discuter des problèmes d'intérêt mutuel et des changements prévus à la réglementation. En outre, les fonctionnaires de Transports Canada appuient l'élaboration de règlements techniques mondiaux et y participent, lesquels sont établis par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules sous la direction de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Les consultations sur les modifications prévues à la norme de sécurité canadienne 208 ont été nombreuses, à commencer par la publication d'un avis d'intention par Transports Canada le 30 juin 2001 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*⁵. L'avis portait sur les exigences relatives aux essais statiques et dynamiques, et il aurait entraîné des coûts significatifs pour les fabricants. La proposition préalable a été rejetée par les intervenants de l'industrie automobile, qui ont demandé que le Canada harmonise intégralement ses exigences sur la protection des occupants avec celles des États-Unis. L'harmonisation intégrale avec les États-Unis n'a pas été possible, car les critères en matière de blessures au Canada étaient déjà plus stricts qu'aux États-Unis.

⁵ *Canada Gazette*, Part I, June 30, 2001, "Notice of Intent to Amend Section 208, 'Occupant Restraint Systems in Frontal Impact,' of the *Motor Vehicle Safety Regulations*."

⁵ Partie I de la *Gazette du Canada*, 30 juin 2001, « Avis d'intention de modifier l'article 208, "Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale", du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ».

Transport Canada has been working closely with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada to determine the best path towards implementing an increased dynamic test speed while considering the effects of this change on chest deflection values. In 2011, the associations provided comments to Transport Canada on a version similar to this proposal. This proposal retains safety benefits for occupants while satisfying the needs of automobile industry stakeholders.

With respect to the seat belt portion of this proposal, a letter was sent to the Canadian Vehicle Manufacturers' Association and the Association of International Automobile Manufacturers' of Canada in June 2008 requesting comments regarding seat belt modifications. Both associations responded with a joint letter in August 2008 outlining two concerns regarding inconsistencies between the proposal and the U.S. standard regarding detachable seat belts. These inconsistencies have been addressed in this proposal. The Canadian Transportation Equipment Association was also contacted for comments on the use of Type 2 seat belts in walk-in vans less than 4 536 kg. They reported that the proposal poses no concerns to its members.

With respect to persons with disabilities, a discussion document was submitted to Transport Canada in October 2010 by SRD Bolduc Inc. which identified some areas of concern that certain Canadian safety standards requirements compromise accessibility of vehicles for disabled consumers. While this amendment addresses some of the more significant items addressed in the document, other items may be addressed in future amendments.

Implementation, enforcement and service standards

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products conform to the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. Transport Canada monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport. Any person or company who contravenes a provision of the *Motor Vehicle Safety Act* is guilty of an offence, and liable to the applicable penalty set out in the Act.

Contact

Anthony Jaz
Senior Regulatory Development Officer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 16th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: anthony.jaz@tc.gc.ca

Please note: It is important that your submission be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses to

Transports Canada collabore de près avec L'Association canadienne des constructeurs de véhicules et L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada pour déterminer la meilleure voie à suivre en vue de mettre en place une augmentation de la vitesse des essais dynamiques, tout en tenant compte des effets de ce changement sur les valeurs du déplacement du thorax. En 2011, les associations ont fait part de leurs remarques à Transports Canada à partir d'une version semblable à cette proposition. Cette proposition préserve les avantages en matière de sécurité des occupants tout en satisfaisant les besoins des intervenants de l'industrie automobile.

Pour ce qui est de la partie de cette proposition relative aux ceintures de sécurité, une lettre a été adressée à L'Association canadienne des constructeurs de véhicules et à l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada en juin 2008 pour leur demander ce qu'elles pensaient des modifications relatives aux ceintures de sécurité. Les deux associations ont répondu par une lettre commune en août 2008 pour faire part de deux préoccupations relatives à certaines incohérences entre la proposition et la norme états-unienne au sujet des ceintures de sécurité détachables. Ces incohérences ont été résolues par cette proposition. L'Association d'équipement de transport du Canada a également été invitée à formuler des remarques sur l'utilisation de ceintures de sécurité de type 2 dans les fourgons à accès en position debout ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg. Celle-ci a répondu que la proposition ne suscitait aucune préoccupation dans l'esprit de ses membres.

Pour ce qui est des personnes handicapées, un document de discussion a été présenté à Transports Canada en octobre 2010 par SRD Bolduc Inc., faisant état de certains sujets de préoccupation indiquant que certaines normes de sécurité canadiennes compromettent l'accessibilité des véhicules destinés aux personnes handicapées. Même si cette modification porte sur certains des éléments les plus importants de ce document, d'autres pourront être abordés lors de modifications futures.

Mise en vigueur, application et normes de service

Il incombe aux fabricants automobiles et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent les exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai les véhicules obtenus sur le marché libre. En outre, lorsqu'un défaut est détecté dans un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit faire parvenir un avis de défaut aux propriétaires et au ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* est coupable d'une infraction et est passible de la pénalité applicable énoncée dans la Loi.

Personne-ressource

Anthony Jaz
Agent principal d'élaboration des règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 16^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : anthony.jaz@tc.gc.ca

Nota : Il est important que vos commentaires soient portés à l'attention de la personne mentionnée ci-dessus avant la date de clôture. Les commentaires qui ne sont pas adressés directement à la personne mentionnée ci-dessus risquent de ne pas faire partie

submissions will not be provided. The *Canada Gazette*, Part II, will contain any changes that are made resulting from comments received, along with a summary of relevant comments. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

de ce projet de règlement. Vos commentaires ne feront pas l'objet d'une réponse individuelle. Tout règlement définitif publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* contiendra les modifications apportées, ainsi qu'un résumé analytique des commentaires reçus. Veuillez préciser dans votre exposé si vous ne souhaitez pas que votre nom soit mentionné ou que vos observations soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to subsections 5(1)^b and 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Anthony Jaz, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 16th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: anthony.jaz@tc.gc.ca).

Ottawa, February 2, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (INTERPRETATION, SECTION 18 AND STANDARDS 203, 204, 208, 212 AND 219)

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “Type 2A shoulder belt” and “vehicle manufactured for operation by persons with disabilities” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ are repealed.

(2) The definition “tell-tale” in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

“tell-tale” means an optical signal that, when alight, indicates the activation or deactivation of a device, its correct or defective functioning or condition, or its failure to function; (*témoin*)

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

“disabled person” means a person who, for orthopaedic reasons or because of the person’s build or other physical characteristics, requires a vehicle that has been adapted to accommodate their disability; (*personne handicapée*)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que le gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 5(1)^b et 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Anthony Jaz, ingénieur principal de l’élaboration de la réglementation, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 16^e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : anthony.jaz@tc.gc.ca).

Ottawa, le 2 février 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (INTERPRÉTATION, ARTICLE 18 ET NORMES 203, 204, 208, 212 ET 219)

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « ceinture diagonale de type 2A » et « véhicule fabriqué pour être conduit par une personne handicapée », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹, sont abrogées.

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

« personne handicapée » Personne qui, pour des raisons orthopédiques ou à cause de sa conformation ou d’autres caractéristiques physiques, a besoin d’un véhicule adapté pour tenir compte de son handicap. (*disabled person*)

(3) La définition de « témoin », au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« témoin » Signal optique qui s’allume pour indiquer soit l’entrée en action ou la désactivation d’un dispositif, soit un fonctionnement ou un état normal ou défectueux d’un dispositif, soit le non-fonctionnement d’un dispositif. (*tell-tale*)

^a S.C. 1993, c. 16

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

¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ C.R.C., ch. 1038

2. The Regulations are amended by adding the following after section 17:

OWNER'S MANUAL

18. (1) For the purposes of paragraph 5(1)(f) of the Act, for each vehicle to which the national safety mark is applied or that is imported into Canada, a company shall provide, in written, electronic or optical form, an owner's manual containing the information required by these Regulations relating to the operation of the vehicle.

(2) The owner's manual shall be available in both official languages.

(3) If the owner's manual is available only in electronic or optical form, it shall be capable of being used inside the occupant compartment using a device installed in or supplied with the vehicle.

3. Subsection 203(4) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) Subsections (2) and (3) do not apply to a vehicle that conforms to the requirements of S5 and S14 of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection* (TSD 208), as amended from time to time.

(5) Subsection (4) expires on January 31, 2016.

4. Section 204 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

204. (1) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every multi-purpose passenger vehicle, bus and truck — other than a walk-in van — with a GVWR of 4 536 kg or less and an unloaded vehicle mass of 2 495 kg or less, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 204, Steering Control Rearward Displacement* (TSD 204), as amended from time to time.

(2) For the purposes of this section, the words "passenger car" used in TSD 204 mean "passenger car" and "three-wheeled vehicle".

(3) Subsection (1) does not apply to a vehicle that conforms to the requirements of S5 and S14 of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection* (TSD 208), as amended from time to time.

(4) This section expires on January 31, 2016.

5. The heading "OCCUPANT RESTRAINT SYSTEMS IN FRONTAL IMPACT (STANDARD 208)" before section 208 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

OCCUPANT PROTECTION IN FRONTAL IMPACTS
(STANDARD 208)

6. Section 208 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

208. (1) Every enclosed motorcycle shall be equipped at every designated seating position with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (a) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;
- (b) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor; and
- (c) cannot be detached from any anchorage point.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

MANUEL DE L'USAGER

18. (1) Pour l'application de l'alinéa 5(1)f) de la Loi, pour chaque véhicule sur lequel la marque nationale de sécurité est apposée ou qui est importé au Canada, l'entreprise fournit, sous forme écrite, électronique ou optique, un manuel de l'utilisateur dans lequel figurent les renseignements relatifs au fonctionnement ou à l'utilisation du véhicule qui sont exigés par le présent règlement.

(2) Le manuel de l'utilisateur doit être disponible dans les deux langues officielles.

(3) S'il est disponible uniquement sous forme électronique ou optique, le manuel de l'utilisateur doit pouvoir être utilisé dans l'habitacle à l'aide d'un dispositif qui est installé dans le véhicule ou dont celui-ci est pourvu.

3. Le paragraphe 203(4) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas aux véhicules conformes aux exigences des dispositions S5 et S14 du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision* (DNT 208), avec ses modifications successives.

(5) Le paragraphe (4) cesse d'avoir effet le 31 janvier 2016.

4. L'article 204 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

204. (1) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus et les camions, à l'exception des fourgons à accès en position debout, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg et une masse du véhicule sans charge d'au plus 2 495 kg, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 204 — Recul de la colonne de direction* (DNT 204), avec ses modifications successives.

(2) Pour l'application du présent article, toute mention, dans le DNT 204, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues ».

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux véhicules conformes aux exigences des dispositions S5 et S14 du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision* (DNT 208), avec ses modifications successives.

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 janvier 2016.

5. L'intertitre « SYSTÈMES DE RETENUE DES OCCUPANTS EN CAS DE COLLISION FRONTALE (NORME 208) » précédant l'article 208 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

PROTECTION DES OCCUPANTS EN CAS DE COLLISION FRONTALE
(NORME 208)

6. L'article 208 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

208. (1) Toute motocyclette à habitacle fermé doit être munie, à chaque place assise désignée, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- a) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;
- b) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;
- c) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(2) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every truck or multi-purpose passenger vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less, shall be equipped

(a) at each front outboard designated seating position except the one referred to in paragraph (b), and at each rear designated seating position except those referred to in paragraphs (c) and (d), with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) cannot be detached from any anchorage point;

(b) at each front outboard designated seating position that is designed for a disabled person, with a Type 2 seat belt assembly;

(c) at each rear designated seating position that has a seat designed to be easily removed and replaced by means of equipment installed by a manufacturer for that purpose, or that is adjacent to a walkway located between the seat and the side of the vehicle and designed to allow access to more rearward seating positions, or that is an inboard designated seating position that has a seat whose back can be folded so that no part of the back extends above a horizontal plane located 250 mm above the highest seating reference point on the seat, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) or with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (i) can be detached from the upper or lower anchorage point, but not from both, by means of a key or key-like object,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;

(d) at each rear designated seating position that has a seat that can be adjusted to change the direction it is facing, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) and can function regardless of the direction the seat is adjusted to face, or with a Type 2 manual seat belt assembly that cannot be detached from any anchorage point and that

- (i) has a pelvic restraint that restrains the movement of the pelvis regardless of the direction the seat is adjusted to face and is equipped with an emergency-locking retractor, and
- (ii) in the case of a seat that can be placed in a forward-facing or rear-facing position or within $\pm 30^\circ$ of either position, has an upper torso restraint that
 - (A) can be detached from the pelvic restraint,
 - (B) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor,
 - (C) is for use only in conjunction with the pelvic restraint, and
 - (D) can function when the seat is in any position in which it can be placed within that range; and

(e) at each rear designated seating position that has a side-facing seat, and at each front inboard designated seating position,

- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a),
- (ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that
 - (A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device,

(2) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, doivent être munis :

a) aux places assises désignées extérieures avant, à l'exception de la place assise désignée extérieure avant visée à l'alinéa b), et aux places assises désignées arrière, à l'exception de celles visées aux alinéas c) et d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;

b) aux places assises désignées extérieures avant conçues pour une personne handicapée, d'une ceinture de sécurité de type 2;

c) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège conçu pour être facilement enlevé et remplacé au moyen d'un équipement installé à cette fin par le fabricant, ou qui sont adjacentes au passage situé entre le siège et le côté du véhicule et conçu pour permettre l'accès aux places assises plus à l'arrière, ou qui sont des places assises désignées intérieures qui possèdent un siège dont le dossier peut être incliné de façon qu'aucune partie du dossier ne s'étende au-dessus d'un plan horizontal situé à 250 mm au-dessus du point de référence de la position assise le plus élevé sur le siège, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- (i) peut se détacher, à l'aide d'une clé ou d'un objet semblable, du point d'ancrage supérieur ou du point d'ancrage inférieur mais non des deux,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;

d) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège réglable permettant de changer la direction à laquelle il fait face, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) qui peut fonctionner quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage et qui comporte :

- (i) d'une part, une ceinture sous-abdominale qui restreint le mouvement du bassin quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face et qui est munie d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (ii) d'autre part, dans le cas où le siège peut être placé de manière à faire face à l'avant ou à l'arrière ou dans une fourchette d'angle de $\pm 30^\circ$ dans l'une ou l'autre direction, une ceinture-baudrier qui, à la fois :

- (A) peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (B) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (C) est destinée à n'être utilisée qu'avec la ceinture sous-abdominale,
- (D) fonctionne lorsque le siège se trouve à l'un des angles de la fourchette;

e) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège latéral et aux places assises désignées intérieures avant :

- (i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a),
- (ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- (B) has an upper torso restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or a manual adjusting device, and
- (C) cannot be detached from any anchorage point, or
- (iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that
- (A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
- (B) cannot be detached from any anchorage point.
- (3) Every truck and multi-purpose passenger vehicle with a GVWR greater than 4 536 kg shall be equipped
- (a) at each front outboard designated seating position
- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that
- (A) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
- (B) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor,
- (C) if the pelvic restraint can be adjusted by means of an automatic-locking retractor, has an upper torso restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (D) cannot be detached from any anchorage point, or
- (ii) with a Type 1 manual seat belt assembly that
- (A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor,
- (B) cannot be detached from any anchorage point; and
- (b) at each rear designated seating position, and at each front inboard designated seating position,
- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of subparagraph (a)(i),
- (ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that
- (A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
- (B) has an upper torso restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or a manual adjusting device, or
- (iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device.
- (4) In the case of a motor home, the number of designated seating positions with seat belts shall not be less than the number of sleeping positions.
- (5) Every bus with a GVWR of 4 536 kg or less, other than a school bus, shall be equipped
- (a) at each front outboard designated seating position, and at each rear designated seating position except those referred to in paragraphs (b) to (d), with a Type 2 manual seat belt assembly that
- (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) cannot be detached from any anchorage point;
- (A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (B) comporte une ceinture-baudrier réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (C) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage,
- (iii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui, à la fois :
- (A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant, ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.
- (3) Les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être munis :
- a) aux places assises désignées extérieures avant :
- (i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :
- (A) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (B) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
- (C) comporte une ceinture-baudrier réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, lorsque la ceinture sous-abdominale est réglable au moyen d'un rétracteur autobloquant,
- (D) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage,
- (ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui, à la fois :
- (A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
- (B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;
- b) aux places assises désignées arrière et aux places assises désignées intérieures avant :
- (i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences du sous-alinéa a)(i),
- (ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :
- (A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (B) comporte une ceinture-baudrier réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (iii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel.
- (4) Dans le cas des autocaravanes, le nombre de places assises désignées munies d'une ceinture de sécurité ne doit pas être inférieur à celui des places couchées.
- (5) Les autobus, à l'exception des autobus scolaires, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg doivent être munis :
- a) aux places assises désignées extérieures avant et aux places assises désignées arrière, à l'exception de celles visées aux alinéas b) à d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :
- (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;

(b) at each rear designated seating position that has a seat designed to be easily removed and replaced by means of equipment installed by a manufacturer for that purpose, or that is adjacent to a walkway located between the seat and the side of the vehicle and designed to allow access to more rearward seating positions, or is an inboard designated seating position that has a seat whose back can be folded so that no part of the back extends above a horizontal plane located 250 mm above the highest seating reference point on the seat, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) or with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (i) can be detached from the upper or lower anchorage point, but not from both, by means of a key or key-like object,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;

(c) at each rear designated seating position that has a seat that can be adjusted to change the direction it is facing, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) and can function regardless of the direction the seat is adjusted to face, or with a Type 2 manual seat belt assembly that cannot be detached from any anchorage point and that

- (i) has a pelvic restraint that restrains the movement of the pelvis regardless of the direction the seat is adjusted to face and is equipped with an emergency-locking retractor, and
- (ii) in the case of a seat that can be placed in a forward-facing or rear-facing position or within $\pm 30^\circ$ of either position, an upper torso restraint that
 - (A) can be detached from the pelvic restraint,
 - (B) that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor,
 - (C) is for use only in conjunction with the pelvic restraint, and
 - (D) can function when the seat is in any position in which it can be placed within that range; and

(d) at each rear designated seating position that has a side-facing seat,

- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a),
- (ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that
 - (A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
 - (B) cannot be detached from the pelvic restraint or from any anchorage point, or
- (iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that
 - (A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
 - (B) cannot be detached from any anchorage point.

b) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège conçu pour être facilement enlevé et remplacé au moyen d'un équipement installé à cette fin par le fabricant, ou qui sont adjacentes au passage situé entre le siège et le côté du véhicule et conçu pour permettre l'accès aux places assises plus à l'arrière, ou qui sont des places assises désignées intérieures qui possèdent un siège dont le dossier peut être incliné de façon qu'aucune partie du dossier ne s'étende au-dessus d'un plan horizontal situé à 250 mm au-dessus du point de référence de position assise le plus élevé sur le siège, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- (i) peut se détacher, à l'aide d'une clé ou d'un objet semblable, du point d'ancrage supérieur ou du point d'ancrage inférieur mais non des deux,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;

c) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège réglable permettant de changer la direction à laquelle il fait face, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) qui peut fonctionner quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage et qui comporte :

- (i) d'une part, une ceinture sous-abdominale qui restreint le mouvement du bassin quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face et qui est munie d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (ii) d'autre part, dans le cas où le siège peut être placé de manière à faire face à l'avant ou à l'arrière ou dans une fourchette d'angle de $\pm 30^\circ$ dans l'une ou l'autre direction, une ceinture-baudrier qui, à la fois :
 - (A) peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
 - (B) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
 - (C) est destinée à n'être utilisée qu'avec la ceinture sous-abdominale,
 - (D) fonctionne lorsque le siège se trouve à l'un des angles de la fourchette;

d) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège latéral :

- (i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a),
- (ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :
 - (A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
 - (B) ne peut se détacher ni de la ceinture sous-abdominale ni d'aucun point d'ancrage,
- (iii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui, à la fois :
 - (A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
 - (B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(6) Every bus with a GVWR greater than 4 536 kg shall be equipped, at the driver's designated seating position,

- (a) with a Type 2 manual seat belt assembly that
 - (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint and that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor,
 - (ii) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and
 - (iii) cannot be detached from any anchorage point;
- (b) Type 1 manual seat belt assembly that
 - (i) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and
 - (ii) cannot be detached from any anchorage point.

(7) Every school bus with a GVWR of 4 536 kg or less shall be equipped, at the driver's designated seating position, with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (a) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;
- (b) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor; and
- (c) cannot be detached from any anchorage point.

(8) [Reserved]

(9) An automatic-locking retractor that is installed in order for a seat belt assembly to conform to the requirements of paragraphs (2)(e), (3)(a), (3)(b) or (5)(d) or subsection (6) shall

- (a) engage the next locking position when a length of seat belt webbing between 19 mm and 77 mm has moved into the retractor, as measured from an initial position determined by extending the seat belt webbing to 75 per cent of its total length from the retractor; and
- (b) if used on a vehicle seat that has a suspension system, be attached to the suspended portion of the vehicle seat.

Seat Belt Fit

(10) A Type 2 manual seat belt assembly shall be constructed so that, when a 50th percentile adult male occupant is secured in place by the seat belt assembly, the intersection of the upper torso restraint and the pelvic restraint shall be at least 150 mm from the front vertical centreline of the occupant, measured along the centreline of the pelvic restraint, with

- (a) any upper torso restraint manual adjusting device adjusted in accordance with the manufacturer's instructions;
- (b) the seat adjusted to its rearmost and lowest position; and
- (c) the seat back adjusted to the manufacturer's nominal design riding position.

(11) When the seat is placed in any position, the seat back is placed in the manufacturer's nominal design riding position and any adjustable seat belt anchorage is placed in the manufacturer's nominal design position for a 50th percentile adult male occupant, every pelvic restraint shall

- (a) at the driver's designated seating position, be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 5th percentile adult female to those of a 95th percentile adult male; and
- (b) at all of the other designated seating positions, be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 50th percentile six-year-old child to those of a 95th percentile adult male.

(6) Les autobus ayant un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être munis, à la place assise désignée du conducteur :

- a) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :
 - (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale et qui est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
 - (ii) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
 - (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;
- b) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui, à la fois :
 - (i) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
 - (ii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(7) Les autobus scolaires ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg doivent être munis, à la place assise désignée du conducteur, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui, à la fois :

- a) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;
- b) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;
- c) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(8) [Réservé]

(9) Le rétracteur autobloquant installé afin qu'une ceinture de sécurité soit conforme aux exigences des alinéas (2)e), (3)a), (3)b) ou (5)d) ou du paragraphe (6) doit :

- a) s'enclencher à la prochaine position de blocage lorsqu'une longueur de sangle qui mesure entre 19 mm et 77 mm est rentrée dans le rétracteur, laquelle longueur est mesurée à partir d'une position initiale établie lorsque la sangle est tirée à 75 % de sa longueur hors du rétracteur;
- b) être fixé à la partie suspendue du siège si celui-ci est muni d'une suspension.

Ajustement des ceintures de sécurité

(10) La ceinture de sécurité manuelle de type 2 doit être fabriquée de façon que, lorsqu'un occupant du 50^e percentile adulte du sexe masculin est retenu en place par la ceinture de sécurité, le point d'intersection de la ceinture-baudrier et de la ceinture sous-abdominale se situe à au moins 150 mm de l'axe vertical frontal de l'occupant, mesuré le long de la ligne médiane de la ceinture sous-abdominale, les conditions suivantes étant réunies :

- a) tout dispositif de réglage manuel de la ceinture-baudrier est réglé selon les instructions du fabricant;
- b) le siège est reculé et abaissé au maximum;
- c) le dossier du siège est dans la position assise nominale recommandée par le fabricant.

(11) Lorsque le dossier d'un siège se trouve dans la position assise nominale recommandée par le fabricant, quelle que soit la position du siège, et que tout ancrage de ceinture de sécurité réglable se trouve dans la position nominale recommandée par le fabricant pour un occupant du 50^e percentile adulte du sexe masculin, toute ceinture sous abdominale doit :

- a) à la place assise désignée du conducteur, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 5^e percentile adulte du sexe féminin au 95^e percentile adulte du sexe masculin;
- b) aux autres places assises désignées, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 50^e percentile enfant de six ans au 95^e percentile adulte du sexe masculin.

(12) When the seat is placed in any position, the seat back is placed in the manufacturer's nominal design riding position and any adjustable seat belt anchorage is placed in the manufacturer's nominal design position for a 50th percentile adult male occupant, every upper torso restraint shall be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 5th percentile adult female to those of a 95th percentile adult male.

Technical Standards Document No. 208

(13) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus and three-wheeled vehicle, and their owner's manuals, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection (TSD 208)*, as amended from time to time.

(14) For the purposes of this section,

(a) the words "passenger car" used in TSD 208 mean "passenger car" and "three-wheeled vehicle"; and

(b) the word "dummy" used in the English version of TSD 208 means "anthropomorphic test device".

(15) Despite subsection (13), every vehicle with a front outboard designated seating position that is designed for a disabled person may, instead of conforming to the requirements of S5, S7.1, S7.2, S7.4 and S14 to S27 of TSD 208, display the following statement on one or more labels, permanently affixed in view of the occupants of the front designated seating positions, in letters of not less than six points in height: "The [here refer to the outboard designated seating position in the front row of designated seating positions that does not conform to the requirements set out in CMVSS 208] does not conform to all the requirements set out in CMVSS 208. / La [insérer ici la place assise désignée extérieure de la première rangée de places assises désignées qui n'est pas conforme aux exigences prévues par la NSVAC] n'est pas conforme à toutes les exigences prévues par la NSVAC 208."

(16) Despite subsection (13), every three-wheeled vehicle shall, at the option of the manufacturer, either conform to the requirements of S5 and S14 to S27 of TSD 208 or display the following statement on one or more labels, permanently affixed in view of the occupants of the front designated seating positions, in letters of not less than six points in height: "This vehicle does not conform to the requirements of the dynamic or static tests set out in CMVSS 208. / Ce véhicule n'est pas conforme aux exigences des essais dynamiques ou statiques prévues par la NSVAC 208."

(17) If a label referred to in subsection (15) or (16) is displayed in a vehicle, the English and French versions of the owner's manual shall include the statement contained on the label.

(18) The information contained on the label referred to in S4.5.1(a) of TSD 208 shall be in both official languages.

(19) Despite S4.5.4 of TSD 208, that provision also applies to a vehicle manufactured on or after September 1, 2012.

(20) Despite S6.4(b) of TSD 208, the compression deflection of the sternum relative to the spine of the upper thorax of each anthropomorphic test device shall not exceed 55 mm.

(12) Lorsque le dossier d'un siège se trouve dans la position assise nominale recommandée par le fabricant, quelle que soit la position du siège, et que tout ancrage de ceinture de sécurité réglable se trouve dans la position nominale recommandée par le fabricant pour un occupant du 50^e percentile adulte du sexe masculin, toute ceinture-baudrier doit s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 5^e percentile adulte du sexe féminin au 95^e percentile adulte du sexe masculin.

Document de normes techniques n° 208

(13) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, les camions, les véhicules de tourisme à usages multiples et les autobus, ainsi que leur manuels de l'utilisateur, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision (DNT 208)*, avec ses modifications successives.

(14) Pour l'application du présent article,

a) toute mention, dans le DNT 208, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues »;

b) toute mention, dans la version anglaise du DNT 208, de « dummy » vaut mention de « anthropomorphic test device ».

(15) Malgré le paragraphe (13), les véhicules munis d'une place assise désignée extérieure avant conçue pour une personne handicapée peuvent, au lieu de répondre aux exigences des dispositions S5, S7.1, S7.2, S7.4 et S14 à S27 du DNT 208, porter une ou plusieurs étiquettes, affichées en permanence et à la vue des occupants des places assises désignées avant, sur lesquelles figure, en lettres d'au moins six points de hauteur, la mention suivante : « The [here refer to the outboard designated seating position in the front row of designated seating positions that does not conform to the requirements set out in CMVSS 208] does not conform to all the requirements set out in CMVSS 208. / La [insérer ici la place assise désignée extérieure de la première rangée de places assises désignées qui n'est pas conforme aux exigences prévues par la NSVAC] n'est pas conforme à toutes les exigences prévues par la NSVAC 208. ».

(16) Malgré le paragraphe (13), les véhicules à trois roues doivent, au choix du fabricant, soit répondre aux exigences des dispositions S5 et S14 à S27 du DNT 208, soit porter une ou plusieurs étiquettes, affichées en permanence et à la vue des occupants des places assises désignées avant, sur lesquelles figure, en lettres d'au moins six points de hauteur, la mention suivante : « This vehicle does not conform to the requirements of the dynamic or static tests set out in CMVSS 208. / Ce véhicule n'est pas conforme aux exigences des essais dynamiques ou statiques prévus par la NSVAC 208. ».

(17) Si un véhicule porte l'une des étiquettes visées aux paragraphes (15) ou (16), les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur doivent reproduire la mention figurant sur l'étiquette.

(18) Les renseignements figurant sur l'étiquette visée à la disposition S4.5.1(a) du DNT 208 doivent être dans les deux langues officielles.

(19) Malgré la disposition S4.5.4 du DNT 208, cette disposition s'applique également aux véhicules fabriqués le 1^{er} septembre 2012 ou après cette date.

(20) Malgré la disposition S6.4 b) du DNT 208, le déplacement par compression du sternum de chaque dispositif anthropomorphe d'essai, par rapport à la colonne vertébrale dans la partie supérieure du thorax du dispositif ne doit pas dépasser 55 mm.

(21) The information referred to in S4.5, S7.1.1.5 and S7.4.2 of TSD 208 shall be provided in the English and French versions of the owner's manual.

(22) S14 of TSD 208 applies to every passenger car, and to every truck, bus and multi-purpose passenger vehicle — other than a walk-in van — with a GVWR of 3 856 kg or less and an unloaded vehicle weight of 2 495 kg or less.

(23) Despite S15.3.4 of TSD 208, the compression deflection of the sternum relative to the spine of the upper thorax of each anthropomorphic test device shall not exceed 45 mm, when the vehicle is tested in accordance with S16.1(a)(2) or S18 of TSD 208.

(24) Subsections (13) to (23) expire on January 31, 2016.

Air Bag Warning Labels

(25) If a vehicle is equipped with an air bag at the right front outboard designated seating position, the vehicle shall have a label or labels permanently affixed to the sun visor at that designated seating position or in a readily visible area adjacent to the sun visor stating, in letters of not less than 6 points in height, in both official languages, the following warnings:

(a) in the case of an air bag that can be deactivated by means of a manual air bag cut-off switch, a warning not to install a rear-facing child restraint system or an infant restraint system in that designated seating position unless the air bag is deactivated; and

(b) in any other case, a warning not to install a rear-facing child restraint system or an infant restraint system in that designated seating position.

Transitional Provision

(26) Until September 1, 2014, buses, trucks, enclosed motorcycles, multi-purpose passenger vehicles, passenger cars and three-wheeled vehicles may conform to the requirements of this section as it read on the day before the day on which this subsection came into force.

7. Section 212 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

212. (1) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every multi-purpose passenger vehicle, bus and truck — other than a walk-in van, a forward control configuration vehicle or an open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield — with a GVWR of 4 536 kg or less, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 212, Windshield Mounting* (TSD 212), as amended from time to time.

(2) For the purposes of this section, the words “passenger car” used in TSD 212 mean “passenger car” and “three-wheeled vehicle”.

(3) This section expires on January 31, 2016.

8. Section 219 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

219. (1) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every multi-purpose passenger vehicle, bus and truck — other than a walk-in van, a forward control configuration vehicle or an

(21) Les renseignements visés aux dispositions S4.5, S7.1.1.5 et S7.4.2 du DNT 208 doivent figurer dans les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur.

(22) La disposition S14 du DNT 208 s'applique aux voitures de tourisme ainsi qu'aux autobus, camions et véhicules de tourisme à usages multiples, à l'exception des fourgons à accès en position debout, ayant un PNBV d'au plus 3 856 kg et une masse du véhicule sans charge d'au plus 2 495 kg.

(23) Malgré la disposition S15.3.4 du DNT 208, le déplacement par compression du sternum de chaque dispositif anthropomorphe d'essai, par rapport à la colonne vertébrale dans la partie supérieure du thorax du dispositif ne doit pas dépasser 45 mm, dans le cas d'un véhicule mis à l'essai conformément aux dispositions S16.1(a)(2) ou S18 du DNT 208.

(24) Les paragraphes (13) à (23) cessent d'avoir effet le 31 janvier 2016.

Étiquette d'avertissement — sac gonflable

(25) Lorsque le véhicule est muni d'un sac gonflable à la place assise désignée extérieure avant droite, une ou plusieurs étiquettes inamovibles doivent être apposées sur le pare-soleil de cette place assise désignée ou en évidence à un endroit adjacent au pare-soleil et elles doivent indiquer, dans les deux langues officielles, en lettres d'au moins 6 points de hauteur, les avertissements suivants :

a) dans le cas où le sac gonflable qui peut être désactivé au moyen d'un interrupteur manuel, un avertissement de ne pas installer un ensemble de retenue pour bébé ou un ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière, à cette place assise désignée, à moins que le sac gonflable ne soit désactivé;

b) dans tout autre cas, un avertissement de ne pas installer un ensemble de retenue pour bébé ou un ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière à cette place assise désignée.

Disposition transitoire

(26) Jusqu'au 1^{er} septembre 2014, les autobus, les camions, les motocyclettes à habitacle fermé, les véhicules de tourisme à usages multiples, les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues peuvent être conformes aux exigences du présent article dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe.

7. L'article 212 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

212. (1) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples, autobus et camions, à l'exception des fourgons à accès en position debout, des véhicules de type à cabine avancée, et des véhicules de type ouvert à pare-brise rabattable ou amovible, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 212 — Cadre de pare-brise* (DNT 212), avec ses modifications successives.

(2) Pour l'application du présent article, toute mention, dans le DNT 212, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues ».

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 janvier 2016.

8. L'article 219 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

219. (1) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples, autobus et camions, à l'exception des fourgons à accès en position debout,

open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield — with a GVWR of 4 536 kg or less, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 219, Windshield Zone Intrusion* (TSD 219), as amended from time to time.

(2) For the purposes of this section, the words “passenger car” used in TSD 219 mean “passenger car” and “three-wheeled vehicle”.

(3) This section expires on January 31, 2016.

COMING INTO FORCE

9. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[6-1-o]

des véhicules de type à cabine avancée, et des véhicules de type ouvert à pare-brise rabattable ou amovible, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 219 — Pénétration de la zone du pare-brise* (DNT 219), avec ses modifications successives.

(2) Pour l'application du présent article, toute mention, dans le DNT 219, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues ».

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 janvier 2016.

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

[6-1-o]

INDEX

Vol. 146, No. 6 — February 11, 2012

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Border Services Agency**

Special Import Measures Act

Certain stainless steel sinks — Decision..... 207

Canada Revenue Agency

Income Tax Act

Revocation of registration of charities..... 208

Revocation of registration of registered Canadian amateur athletic associations..... 212

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

Decisions

2012-62, 2012-70 and 2012-71..... 213

* Notice to interested parties..... 212

Part 1 applications..... 213

National Energy Board

CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL

INC. — Application to export electricity to the United States..... 213

GOVERNMENT HOUSE

Mention in Dispatches..... 196

Meritorious Service Decorations..... 180

Military Valour Decorations..... 178

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Permit No. 4543-2-02896, amended..... 198

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Publication of results of investigations and recommendations for a substance — Decabromodiphenyl Ether — specified on the Domestic Substances List (paragraph 68(b) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)..... 198

Health, Dept. of

Food and Drugs Act

Notice of Intent — Food and Drug Regulations — Project No. 1663 — Schedule F..... 200

Industry, Dept. of

Competition Act

Revised Competition Act pre-merger notification transaction-size threshold for 2012..... 203

Notice of Vacancy

Office of the Information Commissioner of Canada..... 203

MISCELLANEOUS NOTICES

* B2B Trust and M.R.S. Trust Company, letters patent of amalgamation..... 215

Canadian Intelligence and Military Police Association (CIMPA), surrender of charter (*Erratum*)..... 215

Peterborough Utilities Commission, Water Street Dam in the Otonabee River, Ont. 216

Peterborough Utilities Services Inc., London Street Generating Station Dam in the Otonabee

River, Ont. 217

* Royal Bank of Scotland (Canada) [The], application for continuance..... 217

Saskatchewan, Ministry of Highways and Infrastructure of, bridge over the Qu'Appelle River, Sask. 215

Youth Apprenticeship Standards Council, surrender of charter..... 218

ORDERS IN COUNCIL**Government House**

Letters patent amending the Operational Service Medal

Regulations..... 219

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (First Session, Forty-First Parliament)..... 206

Senate

* Industrial Alliance Pacific Insurance and Financial Services Inc. 206

PROPOSED REGULATIONS**Natural Resources, Dept. of**

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources

Accord Implementation Act

Crown Share Adjustment Payments Regulations..... 223

Transport, Dept. of

Motor Vehicle Safety Act

Motor Vehicle Tire Safety Regulations..... 234

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety

Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)..... 249

SUPPLEMENTS**Copyright Board**

Statement of Proposed Levies to Be Collected by CPCC

on the Sale, in Canada, of Blank Audio Recording

Media for the Year 2014

INDEX

Vol. 146, n° 6 — Le 11 février 2012

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

* B2B Trust et Compagnie de fiducie M.R.S., lettres patentes de fusion	215
Canadian Intelligence and Military Police Association (CIMPA), abandon de charte (<i>Erratum</i>)	215
Peterborough Utilities Commission, barrage de la rue Water dans la rivière Otonabee (Ont.)	216
Peterborough Utilities Services Inc., barrage de la centrale hydroélectrique de la rue London dans la rivière Otonabee (Ont.)	217
* Royal Bank of Scotland (Canada) [The], demande de prorogation	217
Saskatchewan, Ministry of Highways and Infrastructure of, pont au-dessus de la rivière Qu'Appelle (Sask.)	215
Youth Apprenticeship Standards Council, abandon de charte	218

AVIS DU GOUVERNEMENT

Avis de poste vacant	
Commissariat à l'information du Canada	203
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Permis n° 4543-2-02896, modifié	198
Environnement, min. de l', et min. de la Santé	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le Décabromodiphényléther — inscrite sur la Liste intérieure [alinéa 68b) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	198
Industrie, min. de l'	
Loi sur la concurrence	
Seuil révisé visant la taille des transactions devant faire l'objet d'un préavis de fusion en vertu de la Loi sur la concurrence pour 2012	203
Santé, min. de la	
Loi sur les aliments et drogues	
Avis d'intention — Règlement sur les aliments et drogues — Projet n° 1663 — Annexe F	200

COMMISSIONS

Agence des services frontaliers du Canada	
Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Certains évier en acier inoxydable — Décision	207
Agence du revenu du Canada	
Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'associations canadiennes enregistrées de sport amateur	212
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	208

COMMISSIONS (suite)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Avis aux intéressés	212
Décisions	
2012-62, 2012-70 et 2012-71	213
Demandes de la partie 1	213
Office national de l'énergie	
CANADIAN WOOD PRODUCTS - MONTRÉAL INC. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis	213
DÉCRETS	
Résidence du Gouverneur général	
Lettres patentes modifiant le Règlement sur la Médaille du service opérationnel	219
PARLEMENT	
Chambre des communes	
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature)	206
Sénat	
* Industrielle Alliance Pacifique, Assurance et services financiers inc.	206

RÈGLEMENTS PROJÉTÉS

Ressources naturelles, min. des	
Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers	
Règlement portant sur les paiements rectificatifs à l'égard de parts de la Couronne	223
Transports, min. des	
Loi sur la sécurité automobile	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)	249
Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile	234
RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL	
Citation à l'ordre du jour	196
Décorations de la vaillance militaire	178
Décorations pour service méritoire	180

SUPPLÉMENTS

Commission du droit d'auteur	
Projet de tarif des redevances à percevoir par la SCPCP sur la vente, au Canada, de supports audio vierges pour l'année 2014	

Supplement
Canada Gazette, Part I
February 11, 2012



Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 11 février 2012

COPYRIGHT BOARD

**COMMISSION DU DROIT
D'AUTEUR**

**Statement of Proposed Levies to Be
Collected by CPCC on the Sale, in Canada,
of Blank Audio Recording Media
for the Year 2014**

**Projet de tarif des redevances
à percevoir par la SCPCP sur la vente,
au Canada, de supports audio vierges
pour l'année 2014**

COPYRIGHT BOARD

FILE: Private Copying 2014

Statement of Proposed Levies to Be Collected on the Sale, in Canada, of Blank Audio Recording Media

Pursuant to subsection 83(6) of the *Copyright Act*, the Copyright Board hereby publishes the statement filed by the Canadian Private Copying Collective (CPCC) on January 16, 2012, with respect to the levies it proposes to collect, effective January 1, 2014, on the sale, in Canada, of blank audio recording media.

In accordance with the provisions of the same subsection, the Board hereby gives notice that any person who wishes to object to the statement may file written objections with the Board, at the address indicated below, within 60 days of the publication hereof, that is no later than April 11, 2012.

Ottawa, February 11, 2012

GILLES McDOUGALL
Secretary General
56 Sparks Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1A 0C9
613-952-8624 (telephone)
613-952-8630 (fax)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (email)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

DOSSIER : Copie privée 2014

Projet de tarif des redevances à percevoir sur la vente, au Canada, de supports audio vierges

Conformément au paragraphe 83(6) de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur publie le projet de tarif que la Société canadienne de perception de la copie privée (SCPCP) a déposé auprès d'elle le 16 janvier 2012, relativement aux redevances qu'elle propose de percevoir à compter du 1^{er} janvier 2014 sur la vente, au Canada, de supports audio vierges.

Conformément aux dispositions du même paragraphe, la Commission donne avis, par les présentes, que quiconque désirant s'opposer à ce projet de tarif doit déposer son opposition auprès de la Commission, par écrit, à l'adresse ci-dessous, dans les 60 jours de la présente publication, soit au plus tard le 11 avril 2012.

Ottawa, le 11 février 2012

Le secrétaire général
GILLES McDOUGALL
56, rue Sparks, Bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1A 0C9
613-952-8624 (téléphone)
613-952-8630 (télécopieur)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (courriel)

TARIFF OF LEVIES TO BE COLLECTED BY CPCC IN 2014 ON THE SALE OF BLANK AUDIO RECORDING MEDIA, IN CANADA, IN RESPECT OF THE REPRODUCTION FOR PRIVATE USE OF MUSICAL WORKS EMBODIED IN SOUND RECORDINGS, OF PERFORMERS' PERFORMANCES OF SUCH WORKS OR OF SOUND RECORDINGS IN WHICH SUCH WORKS AND PERFORMANCES ARE EMBODIED

Short Title

1. This tariff may be cited as the *Private Copying Tariff, 2014*.

Definitions

2. In this tariff,

“accounting period” means the first two months of a calendar year, and each subsequent period of two months; (« *période comptable* »)

“Act” means the *Copyright Act*; (« *Loi* »)

“blank audio recording medium” means

(a) a recording medium, regardless of its material form, onto which a sound recording may be reproduced, that is of a kind ordinarily used by individual consumers for that purpose and on which no sounds have ever been fixed, including

(i) recordable compact discs (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio),

(ii) microSD memory cards; and

(b) any medium prescribed by regulations pursuant to sections 79 and 87 of the *Act* (« *support audio vierge* »);

“CPCC” means the Canadian Private Copying Collective; (« *SCPCP* »)

“importer” means a person who, for the purpose of trade, imports a blank audio recording medium in Canada; (« *importateur* »)

“manufacturer” means a person who, for the purpose of trade, manufactures a blank audio recording medium in Canada, and includes a person who assembles such a medium; (« *fabricant* »)

“semester” means from January to June or from July to December. (« *semestre* »)

SUBSTANTIVE PROVISIONS

Levy

3. (1) Subject to subsection (2), the levy rates shall be

(a) 29¢ for each CD-R, CD-RW, CD-R Audio or CD-RW Audio; and

(b) 50¢ for each microSD memory card with 1 gigabyte of memory or less, \$1.00 for each microSD memory card with more than one gigabyte of memory but less than 8 gigabytes of memory, and \$3.00 for each microSD memory card with 8 gigabytes of memory or more.

(2) Pursuant to subsections 82(2) and 86(1) of the *Act*, no levy is payable

(i) in respect of a sale or other disposition of a medium that is to be exported from Canada and is so exported, or

(ii) on a medium that is sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Collecting Body

4. CPCC is the collecting body designated pursuant to paragraph 83(8)(d) of the *Act*.

TARIF DES REDEVANCES À PERCEVOIR PAR LA SCPCP EN 2014 SUR LA VENTE DE SUPPORTS AUDIO VIERGES, AU CANADA, POUR LA COPIE À USAGE PRIVÉ D'ENREGISTREMENTS SONORES OU D'ŒUVRES MUSICALES OU DE PRESTATIONS D'ŒUVRES MUSICALES QUI LES CONSTITUENT

Titre abrégé

1. *Tarif pour la copie privée, 2014*.

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

« fabricant » Personne qui fabrique, à des fins commerciales, des supports audio vierges au Canada, y compris celle qui les assemble. (« *manufacturer* »)

« importateur » Personne qui importe des supports audio vierges au Canada à des fins commerciales. (« *importer* »)

« Loi » *Loi sur le droit d'auteur*. (« *Act* »)

« période comptable » Deux premiers mois de l'année civile, et chaque période subséquente de deux mois. (« *accounting period* »)

« SCPCP » Société canadienne de perception de la copie privée. (« *CPCC* »)

« semestre » Janvier à juin, ou juillet à décembre. (« *semester* »)

« support audio vierge »

a) tout support audio habituellement utilisé par les consommateurs pour reproduire des enregistrements sonores et sur lequel aucun son n'a encore été fixé, y compris

(i) les disques audionumériques enregistrables (CD-R, CD-RW, CD-R Audio, CD-RW Audio),

(ii) les cartes mémoire microSD;

b) tout autre support audio précisé par règlement adopté en vertu des articles 79 et 87 de la *Loi*. (« *blank audio recording medium* »)

DISPOSITIONS DE FOND

Redevances

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le taux de la redevance est de

a) 29 ¢ par CD-R, CD-RW, CD-R Audio ou CD-RW Audio;

b) 50 ¢ pour chaque carte mémoire microSD ayant une mémoire de un gigaoctet ou moins, 1,00 \$ pour chaque carte mémoire microSD ayant une mémoire de plus de un gigaoctet mais de moins de huit gigaoctets et 3,00 \$ pour chaque carte mémoire microSD ayant une mémoire de huit gigaoctets et plus.

(2) Les paragraphes 82(2) et 86(1) de la *Loi* prévoient qu'aucune redevance n'est payable sur un support :

(i) si son exportation est une condition de vente ou autre forme d'aliénation et qu'il est effectivement exporté,

(ii) s'il est vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Organisme de perception

4. La SCPCP est l'organisme de perception désigné en application de l'alinéa 83(8)d) de la *Loi*.

Distribution of Levies Paid

5. CPCC shall distribute the amounts it collects, less its operating costs, as follows:

- (a) 58.2 per cent, to be shared between the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada (SOCAN), the Canadian Musical Reproduction Rights Agency Ltd. (CMRRA) and the Society for Reproduction Rights of Authors, Composers and Publishers in Canada (SODRAC), on account of eligible authors;
- (b) 23.8 per cent to RE:SOUND on account of eligible performers; and
- (c) 18.0 per cent to RE:SOUND on account of eligible makers.

Taxes

6. All amounts payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

ADMINISTRATIVE PROVISIONS

Payments

7. (1) Subject to subsection (2), the levy for a blank audio recording medium sold or otherwise disposed of in any given accounting period shall be due no later than the last day of the month following that accounting period.

(2) Any manufacturer or importer who paid less than \$2,000 in the previous semester may opt to make payments every semester after having so notified CPCC. The payment is then due on the last day of the month following that semester.

Reporting Requirements

8. Every manufacturer or importer shall provide to CPCC the following information with each payment:

- (a) its name, that is,
 - (i) the name of a corporation and a mention of its jurisdiction of incorporation,
 - (ii) the name of the proprietor of an individual proprietorship, or
 - (iii) the names of the principal officers of all manufacturers or importers,

together with any trade name (other than the above) under which it carries on business;

- (b) the address of its principal place of business;
- (c) its address, telephone number, fax number and email address for the purposes of notice;
- (d) the number of units of each type of blank audio recording medium on account of which the payment is being made. The "type of blank audio recording medium" refers to the type, brand name and recording capacity of the blank audio recording medium, as well as to any other characteristics according to which the entity filing the report sells the medium or identifies it in its inventory; and
- (e) the number of each type of blank audio recording medium exported or sold or otherwise disposed of to a society, association or corporation that represents persons with a perceptual disability.

Accounts and Records

9. (1) Every manufacturer or importer shall keep and preserve for a period of six years, records from which CPCC can readily ascertain the amounts payable and the information required under this tariff. These records shall be constituted of original source

Répartition des redevances

5. La SCPCP répartit les sommes qu'elle perçoit, net de ses coûts d'exploitation, de la façon suivante :

- a) 58,2 pour cent à être partagé entre la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN), l'Agence canadienne des droits de reproduction musicaux Ltée (CMRRA) et la Société du droit de reproduction des auteurs, compositeurs et éditeurs au Canada (SODRAC), pour les auteurs admissibles;
- b) 23,8 pour cent à RÉ:SONNE pour les artistes-interprètes admissibles;
- c) 18,0 pour cent à RÉ:SONNE pour les producteurs admissibles.

Taxes

6. Les sommes exigibles en vertu du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d'autre genre qui pourraient s'appliquer.

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Paiements

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance due à l'égard d'un support audio vierge vendu ou aliéné durant une période comptable donnée est payable au plus tard le dernier jour du mois suivant cette période comptable.

(2) Le fabricant ou l'importateur qui a versé moins de 2 000 \$ de redevances le semestre précédent peut verser ses redevances semestriellement après en avoir avisé la SCPCP. La redevance est alors payable le dernier jour du mois suivant la fin du semestre.

Obligations de rapport

8. Le fabricant ou l'importateur fournit à la SCPCP avec son versement les renseignements suivants :

- a) son nom, soit,
 - (i) sa raison sociale et la juridiction où il est constitué, dans le cas d'une société par actions,
 - (ii) le nom du propriétaire, dans le cas d'une société à propriétaire unique,
 - (iii) les noms des principaux dirigeants, dans le cas de tout autre fabricant ou importateur,

ainsi que toute autre dénomination sous laquelle il exerce son activité;

- b) l'adresse de son principal établissement;
- c) ses adresse, numéro de téléphone, numéro de télécopieur et adresse de courriel aux fins d'avis;
- d) le nombre d'unités de chaque type de support audio vierge faisant l'objet du paiement, étant entendu que la description du type de support doit indiquer entre autres le type, le nom commercial, la capacité d'enregistrement du support ainsi que toute autre caractéristique en fonction de laquelle le support est offert en vente ou identifié à des fins d'inventaire;
- e) le nombre de chaque type de support audio vierge exporté, vendu ou aliéné au profit d'une société, association ou personne morale qui représente les personnes ayant une déficience perceptuelle.

Registres

9. (1) Le fabricant ou importateur tient et conserve pendant une période de six ans les registres permettant à la SCPCP de déterminer facilement les montants exigibles et les renseignements qui doivent être fournis en vertu du présent tarif. Ces registres

documents sufficient to determine all sources of supply of blank audio recording media, the number of media acquired or manufactured and the manner in which they were disposed of. They shall include, among other things, purchase, sale and inventory records, as well as financial statements when these are reasonably necessary to verify the accuracy and completeness of the information provided to CPCC.

(2) CPCC may audit these records at any time on reasonable notice and during normal business hours. It is entitled to conduct reasonable procedures and make reasonable inquiries with the person being audited and with others, to confirm the completeness and accuracy of the information reported to CPCC.

(3) If an audit discloses that the amounts due to CPCC have been understated by more than 10 per cent in any accounting period or semester, as the case may be, the manufacturer or importer shall pay the reasonable costs of audit within 30 days of the demand for such payment.

Confidentiality

10. (1) Subject to subsections (2) to (5), CPCC shall treat in confidence information received from a manufacturer or importer pursuant to this tariff, unless the manufacturer or importer consents in writing to the information being treated otherwise.

- (2) CPCC may share information referred to in subsection (1)
- (i) with the Copyright Board,
 - (ii) in connection with proceedings before the Copyright Board or a court of law,
 - (iii) with any person who knows or is presumed to know the information,
 - (iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with the collective societies represented by CPCC, once aggregated to prevent the disclosure of information dealing with a specific manufacturer or importer, or
 - (v) if ordered by law or by a court of law.

(3) A collective society represented by CPCC may share information obtained pursuant to subsection (2)

- (i) with the Copyright Board,
- (ii) in connection with proceedings before the Copyright Board,
- (iii) to the extent required to effect the distribution of royalties, with its claimants, or
- (iv) if ordered by law or by a court of law.

(4) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the manufacturer or importer, who is not under an apparent duty of confidentiality to the manufacturer or importer.

(5) Notwithstanding the foregoing, the corporate name of a manufacturer or importer, the trade name under which it carries on business and the types of blank audio recording media reported by it pursuant to paragraph 8(d) of this tariff shall not be considered confidential information.

Adjustments

11. Adjustments in the amount owed by a manufacturer or importer (including excess payments), as a result of the discovery of an error or otherwise, shall be made on the date the next payment is due.

contiennent les documents d'origine. Ils permettent de déterminer toutes les sources d'approvisionnement en supports audio vierges, le nombre de supports acquis ou fabriqués et la façon dont on en a disposé. Ils incluent entre autres les registres d'achats, de ventes et d'inventaire, de même que les états financiers dans la mesure où ces derniers sont raisonnablement nécessaires afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(2) La SCPCP peut vérifier ces registres à tout moment durant les heures régulières de bureau et moyennant un préavis raisonnable. Elle peut prendre les mesures et faire les enquêtes raisonnables auprès de la personne faisant l'objet de la vérification ou d'autres personnes afin de confirmer que les renseignements fournis à la SCPCP sont complets et exacts.

(3) Si la vérification des registres révèle que les sommes à verser à la SCPCP ont été sous-estimées de plus de 10 pour cent pour toute période comptable ou semestre, le fabricant ou l'importateur assume les coûts raisonnables de la vérification dans les 30 jours suivant la date à laquelle on lui en fait la demande.

Traitement confidentiel

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), la SCPCP garde confidentiels les renseignements qu'un fabricant ou importateur lui transmet en application du présent tarif, à moins que le fabricant ou l'importateur ne consente par écrit à ce qu'ils soient divulgués.

- (2) La SCPCP peut faire part des renseignements visés au paragraphe (1)
- (i) à la Commission du droit d'auteur,
 - (ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission ou un tribunal judiciaire,
 - (iii) à une personne qui connaît ou est présumée connaître les renseignements,
 - (iv) à une société de gestion représentée par la SCPCP, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition et que les données ont été colligées de façon à éviter la divulgation de renseignements à l'égard d'un fabricant ou importateur particulier,
 - (v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Une société de gestion représentée par la SCPCP peut faire part des renseignements obtenus en vertu du paragraphe (2)

- (i) à la Commission du droit d'auteur,
- (ii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission,
- (iii) à une personne qui lui formule une réclamation, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la répartition,
- (iv) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

(5) Malgré ce qui précède, ne constituent pas des renseignements confidentiels la dénomination sociale du fabricant ou de l'importateur, les appellations commerciales dont il se sert pour faire affaire et les types de support dont il fait état en vertu de l'alinéa 8d) de ce tarif.

Ajustements

11. L'ajustement dans les sommes payables par un fabricant ou un importateur (y compris le trop-perçu), qu'il résulte ou non de la découverte d'une erreur, s'effectue à la date à laquelle il doit acquitter son prochain versement.

Interest on Late Payments

12. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

Addresses for Notices, etc.

13. (1) Anything that a manufacturer or importer sends to CPCC shall be sent to 150 Eglinton Avenue E, Suite 403, Toronto, Ontario M4P 1E8, telephone 416-486-6832 or 1-800-892-7235, fax 416-486-3064, or to any other address of which the manufacturer or importer has been notified.

(2) Anything that CPCC sends to a manufacturer or importer shall be sent to the last address of which CPCC has been notified.

Delivery of Notices and Payments

14. (1) A notice may be delivered by hand, by postage-paid mail, by fax or by email. Payments shall be delivered by hand or by postage-paid mail.

(2) A notice or payment mailed in Canada shall be presumed to have been received three business days after the day it was mailed.

(3) A notice sent by fax or by email shall be presumed to have been received on the day it is transmitted.

Intérêts sur paiements tardifs

12. Tout montant non reçu à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

Adresses pour les avis, etc.

13. (1) Toute communication avec la SCPCP est adressée au 150, avenue Eglinton Est, Bureau 403, Toronto (Ontario) M4P 1E8, téléphone 416-486-6832 ou 1-800-892-7235, télécopieur 416-486-3064, ou à l'adresse dont le fabricant ou l'importateur a été avisé.

(2) Toute communication de la SCPCP avec un fabricant ou un importateur est adressée à la dernière adresse connue de la SCPCP.

Expédition des avis et des paiements

14. (1) Un avis peut être livré par messenger, par courrier affranchi, par télécopieur ou par courriel. Les paiements doivent être livrés par messenger ou par courrier affranchi.

(2) L'avis ou le paiement posté au Canada est présumé avoir été reçu trois jours ouvrables après la date de mise à la poste.

(3) L'avis envoyé par télécopieur ou par courriel est présumé avoir été reçu le jour où il est transmis.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5