

# Canada Gazette

## Part I



# Gazette du Canada

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 17, 2023

OTTAWA, LE SAMEDI 17 JUIN 2023

### Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the 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, 2023, 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 two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement 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 requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@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 2023 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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> 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 obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

**TABLE OF CONTENTS**

<b>Government notices</b> .....	2020
Appointment opportunities .....	2024
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	2028
Office of the Chief Electoral Officer .....	2028
<b>Commissions</b> .....	2029
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	2038
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	2041
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	2194

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Avis du gouvernement</b> .....	2020
Possibilités de nominations .....	2024
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	2028
Bureau du directeur général des élections ...	2028
<b>Commissions</b> .....	2029
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	2038
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	2041
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	2195

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Notice with respect to the availability of environmental occurrences notification agreements*

Pursuant to subsection 9(6) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), notice is hereby given that the Minister of the Environment has entered into an environmental occurrences notification agreement with the governments of Alberta, British Columbia, Manitoba, Ontario, Saskatchewan and Yukon.

All of the notification agreements listed below are available as of June 17, 2023, on the CEPA, Environmental Registry website at <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/canadian-environmental-protection-act-registry/agreements.html>.

- Canada-Alberta Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-British Columbia Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Manitoba Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Ontario Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Saskatchewan Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Yukon Environmental Occurrences Notification Agreement

**Steven Guilbeault**

Minister of the Environment

**DEPARTMENT OF TRANSPORT****PILOTAGE ACT***Interim Order No. 2 Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area*

Whereas the Minister of Transport believes that the annexed *Interim Order No. 2 Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area* is required to deal with an urgent issue related to the provision of pilotage services that poses a significant risk to safety, human health or the environment;

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis au sujet de la disponibilité d'accords sur les avis d'événements environnementaux*

Conformément au paragraphe 9(6) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement a conclu un accord sur les avis d'événements environnementaux avec les gouvernements de l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, la Saskatchewan et le Yukon.

Tous les accords sur les avis mentionnés ci-dessous sont disponibles à compter du 17 juin 2023 dans le registre environnemental du ministère de l'Environnement, situé à l'adresse Internet qui suit : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/accords.html>.

- Accord Canada-Alberta sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Colombie-Britannique sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Manitoba sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Ontario sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Saskatchewan sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Yukon sur les avis d'événements environnementaux

Le ministre de l'Environnement

**Steven Guilbeault****MINISTÈRE DES TRANSPORTS****LOI SUR LE PILOTAGE***Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune*

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune*, ci-après, est nécessaire pour répondre à une situation d'urgence en rapport avec la prestation de services de pilotage qui présente un risque significatif pour la sécurité, la santé humaine ou l'environnement;

And whereas the provisions of the annexed Interim Order may be contained in a regulation made under the *Pilotage Act*<sup>a</sup>;

Therefore, the Minister of Transport makes the annexed *Interim Order No. 2 Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area* under subsection 52.2(1)<sup>b</sup> of the *Pilotage Act*<sup>a</sup>.

Ottawa, June 7, 2023

Omar Alghabra  
Minister of Transport

## Interim Order No. 2 Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area

### Definition of Regulations

**1** In this Interim Order, **Regulations** means the *General Pilotage Regulations*.

### Compulsory pilotage area

**2** The area consisting of all the navigable waters within an arc having a radius of two nautical miles measured from the breakwater light at Latitude 47°54.8'00" N., Longitude 65°50.3'00" W. is deemed to be described in Schedule 2 to the Regulations as the Belledune compulsory pilotage area within the Atlantic Pilotage Authority's region.

### Experience at sea — pilotage certificate

**3** An applicant for a pilotage certificate for the Belledune compulsory pilotage area does not have to meet the additional experience at sea qualifications set out in subsection 22.22(1) of the Regulations if, within the two-year period immediately before the date of the application, they have successfully completed a familiarization program that is established by the Atlantic Pilotage Authority and provides an equivalent degree of experience.

### Repeal

**4** The *Interim Order Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area*, made on June 9, 2022, is repealed.

Attendu que l'arrêté d'urgence ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>,

À ces causes, en vertu du paragraphe 52.2(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>, le ministre des Transports prend l'*Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune*, ci-après.

Ottawa, le 7 juin 2023

Le ministre des Transports  
Omar Alghabra

## Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune

### Définition de Règlement

**1** Dans le présent arrêté d'urgence, **Règlement** s'entend du *Règlement général sur le pilotage*.

### Zone de pilotage obligatoire

**2** La zone qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'un arc ayant un rayon de deux milles marins tracé à partir du feu du brise-lames situé par 47°54,8'00" de latitude N. et 65°50,3'00" de longitude O. est réputée être décrite à l'annexe 2 du Règlement comme zone de pilotage obligatoire de Belledune dans la région de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

### États de service en mer — certificat de pilotage

**3** Le demandeur d'un certificat de pilotage pour la zone de pilotage obligatoire de Belledune n'est pas tenu de remplir les conditions supplémentaires relatives aux états de services en mer prévues au paragraphe 22.22(1) du Règlement s'il a terminé avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration de pilotage de l'Atlantique et qui offre un niveau d'expérience équivalent.

### Abrogation

**4** L'*Arrêté d'urgence sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune*, pris le 9 juin 2022, est abrogé.

<sup>a</sup> R.S., c. P-14

<sup>b</sup> S.C. 2019, c. 29, s. 256

<sup>a</sup> L.R., ch. P-14

<sup>b</sup> L.C. 2019, ch. 29, art. 256

**DEPARTMENT OF TRANSPORT****PILOTAGE ACT***Interim Order No. 2 Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area*

Whereas the Minister of Transport believes that the annexed *Interim Order No. 2 Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area* is required to deal with an urgent issue related to the provision of pilotage services that poses a significant risk to safety, human health or the environment;

And whereas the provisions of the annexed Interim Order may be contained in a regulation made under the *Pilotage Act*<sup>a</sup>;

Therefore, the Minister of Transport makes the annexed *Interim Order No. 2 Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area* under subsection 52.2(1)<sup>b</sup> of the *Pilotage Act*<sup>a</sup>.

Ottawa, June 7, 2023

Omar Alghabra  
Minister of Transport

**Interim Order No. 2 Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area****Definition of Regulations**

**1** In this Interim Order, **Regulations** means the *General Pilotage Regulations*.

**Compulsory pilotage area**

**2** The area consisting of all the navigable waters within a line drawn from a position at Latitude 44°50.75'00" N., Longitude 62°32.2'00" W., to Guilford Rock, thence to a position at Latitude 44°45.6'00" N., Longitude 62°29.5'00" W., thence to Western Shagroost Island, thence to Fishery Island, and thence to a position at Latitude 44°51.35'00" N., Longitude 62°28.25'00" W. is deemed to be described in Schedule 2 to the Regulations as the Sheet Harbour compulsory pilotage area within the Atlantic Pilotage Authority's region.

**Ships subject to compulsory pilotage**

**3 (1)** Despite subsection 22.3(1) of the Regulations, only the following ships and classes of ships are subject to

<sup>a</sup> R.S., c. P-14

<sup>b</sup> S.C. 2019, c. 29, s. 256

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS****LOI SUR LE PILOTAGE***Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet*

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet*, ci-après, est nécessaire pour répondre à une situation d'urgence en rapport avec la prestation de services de pilotage qui présente un risque significatif pour la sécurité, la santé humaine ou l'environnement;

Attendu que l'arrêté d'urgence ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>,

À ces causes, en vertu du paragraphe 52.2(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>, le ministre des Transports prend l'*Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet*, ci-après.

Ottawa, le 7 juin 2023

Le ministre des Transports  
Omar Alghabra

**Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet****Définition de Règlement**

**1** Dans le présent arrêté d'urgence, **Règlement** s'entend du *Règlement général sur le pilotage*.

**Zone de pilotage obligatoire**

**2** La zone qui comprend toutes les eaux navigables situées en deçà d'une ligne tirée à partir d'un point situé par 44°50,75'00" de latitude N. et 62°32,2'00" de longitude O. jusqu'au rocher Guilford, de là, jusqu'à un point situé par 44°45,6'00" de latitude N. et 62°29,5'00" de longitude O., de là, jusqu'à l'île Western Shagroost, de là, jusqu'à l'île Fishery, et de là, jusqu'à un point situé par 44°51,35'00" de latitude N. et 62°28,25'00" de longitude O. est réputée être décrite à l'annexe 2 du Règlement comme zone de pilotage obligatoire du havre Sheet dans la région de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

**Navires assujettis au pilotage obligatoire**

**3 (1)** Malgré le paragraphe 22.3(1) du Règlement, seuls les navires et catégories de navires ci-après sont assujettis

<sup>a</sup> L.R., ch. P-14

<sup>b</sup> L.C. 2019, ch. 29, art. 256

compulsory pilotage within the Sheet Harbour compulsory pilotage area:

- (a) ships of 170 m or more in length;
- (b) tankers; and
- (c) liquid natural gas carriers.

#### **Ships not subject to compulsory pilotage**

(2) However, the ships and classes of ships referred to in paragraphs 22.3(2)(a) to (f) of the Regulations are not subject to compulsory pilotage within the Sheet Harbour compulsory pilotage area.

#### **Exception**

(3) A ship referred to in paragraph 22.3(2)(b), (c), (d), (e) or (f) of the Regulations is subject to compulsory pilotage within the Sheet Harbour compulsory pilotage area if the Atlantic Pilotage Authority determines that the ship poses a risk to safe navigation for any of the following reasons:

- (a) the seaworthiness of the ship;
- (b) unusual conditions on board the ship;
- (c) operations being conducted by the ship; or
- (d) weather conditions, tides, currents or ice.

#### **Experience at sea — pilotage certificate**

4 An applicant for a pilotage certificate for the Sheet Harbour compulsory pilotage area does not have to meet the additional experience at sea qualifications set out in subsection 22.22(1) of the Regulations if, within the two-year period immediately before the date of the application, they have successfully completed a familiarization program that is established by the Atlantic Pilotage Authority and provides an equivalent degree of experience.

#### **Repeal**

5 *The Interim Order Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area, made on June 9, 2022, is repealed.*

### **OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

#### **BANK ACT**

*Adyen N.V. — Approval to have a financial establishment in Canada*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 522.21(1) of the *Bank Act*, that the Minister of Finance approved,

au pilotage obligatoire dans la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet :

- a) les navires d'une longueur d'au moins 170 m;
- b) les navires-citernes;
- c) les méthaniers.

#### **Navires non assujettis au pilotage obligatoire**

(2) Toutefois, les navires et catégories de navires visés aux alinéas 22.3(2)a) à f) du Règlement ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire dans la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet.

#### **Exception**

(3) Tout navire visé aux alinéas 22.3(2)b), c), d), e) ou f) du Règlement est assujéti au pilotage obligatoire dans la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet si l'Administration de pilotage de l'Atlantique établit qu'il pose un risque pour la sécurité de la navigation en raison, selon le cas :

- a) de sa navigabilité;
- b) des conditions inhabituelles à son bord;
- c) des opérations qu'il exécute;
- d) des conditions météorologiques, des marées, des courants ou de l'état des glaces.

#### **États de service en mer — certificat de pilotage**

4 Le demandeur d'un certificat de pilotage pour la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet n'est pas tenu de remplir les conditions supplémentaires relatives aux états de services en mer prévues au paragraphe 22.22(1) du Règlement s'il a terminé avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration de pilotage de l'Atlantique et qui offre un niveau d'expérience équivalent.

#### **Abrogation**

5 *L'Arrêté d'urgence sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet, pris le 9 juin 2022, est abrogé.*

### **BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

#### **LOI SUR LES BANQUES**

*Adyen N.V. — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada*

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 522.21(1) de la *Loi sur les banques*, que la ministre des

on May 18, 2023, Adyen N.V. to have a financial establishment in Canada.

June 17, 2023

### **Peter Routledge**

Superintendent of Financial Institutions

## **PRIVY COUNCIL OFFICE**

### *Appointment opportunities*

*We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.*

*We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.*

*The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.*

### **Current opportunities**

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council appointments website](#).

### **Governor in Council appointment opportunities**

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>
Director	Asia-Pacific Foundation of Canada	
Director	Atomic Energy of Canada Limited	
Director	Bank of Canada	

Finances a consenti, le 18 mai 2023, à ce que Adyen N.V. ait un établissement financier au Canada.

Le 17 juin 2023

Le surintendant des institutions financières

### **Peter Routledge**

## **BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ**

### *Possibilités de nominations*

*Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.*

*Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.*

*Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.*

### **Possibilités d'emploi actuelles**

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

### **Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil**

<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Administrateur	Fondation Asie-Pacifique du Canada	
Administrateur	Énergie atomique du Canada, Limitée	
Administrateur	Banque du Canada	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Chairperson	Business Development Bank of Canada		Président	Banque de développement du Canada	
Director	Business Development Bank of Canada		Administrateur	Banque de développement du Canada	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology		Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Director	Canada Revenue Agency		Administrateur	Agence du revenu du Canada	
Chairperson	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Président	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Director	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Administrateur	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Director	Canadian Centre on Substance Abuse		Administrateur	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	
Director	Canadian Commercial Corporation		Administrateur	Corporation commerciale canadienne	
Director	Canadian Energy Regulator		Administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Chief Commissioner	Canadian Grain Commission		Président	Commission canadienne des grains	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Président	Commission canadienne des droits de la personne	
Pay Equity Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Commissaire à l'équité salariale	Commission canadienne des droits de la personne	
Member	Canadian Human Rights Tribunal		Membre	Tribunal canadien des droits de la personne	
Member	Canadian Institutes of Health Research		Membre	Instituts de recherche en santé du Canada	
President	Canadian Institutes of Health Research		Président	Instituts de recherche en santé du Canada	
Member	Canadian International Trade Tribunal		Membre	Tribunal canadien du commerce extérieur	
Permanent Member	Canadian Nuclear Safety Commission		Membre permanent	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
President	Canadian Nuclear Safety Commission		Président	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Member	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Conseiller	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	



<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Member	Canadian Statistics Advisory Council		Membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	
Director	Canadian Tourism Commission		Administrateur	Commission canadienne du tourisme	
Chairperson	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		Président	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
Member	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		Membre	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
Member	Canadian Transportation Agency		Membre	Office des transports du Canada	
Director	Export Development Canada		Administrateur	Exportation et développement Canada	
Director	First Nations Financial Management Board		Conseiller	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Commissioner	First Nations Tax Commission		Commissaire	Commission de la fiscalité des premières nations	
Director	Halifax Port Authority		Administrateur	Administration portuaire de Halifax	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Law Clerk and Parliamentary Counsel	House of Commons		Légiste et conseiller parlementaire	Chambre des communes	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas		Commissaire	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	
Commissioner	International Joint Commission		Commissaire	Commission conjointe internationale	
Dispute/Appellate Panellist	Internal Trade Secretariat — Canadian Free Trade Agreement		Membre d'un groupe spécial/groupe spécial d'appel	Secrétariat du commerce intérieur — Accord de libre-échange canadien	
Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Vice-Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Vice-président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Chairperson	National Advisory Council on Poverty		Président	Conseil consultatif national sur la pauvreté	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Member	National Advisory Council on Poverty		Membre	Conseil consultatif national sur la pauvreté	
Member (Children's Issues)	National Advisory Council on Poverty		Membre (Questions relatives aux enfants)	Conseil consultatif national sur la pauvreté	
Commissioner	National Battlefields Commission		Commissaire	Commission des champs de bataille nationaux	
Member	Net-Zero Advisory Body		Membre	Groupe consultatif pour la carboneutralité	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization		Représentant canadien	Organisation pour la Conservation du Saumon de l'Atlantique Nord	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission		Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord	
Conflict of Interest and Ethics Commissioner	Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner		Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	Bureau du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	
Public Sector Integrity Commissioner	Office of the Public Sector Integrity Commissioner		Commissaire à l'intégrité du secteur public	Commissaire à l'intégrité du secteur public	
Member	Patented Medicine Prices Review Board		Membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Vice-Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board		Vice-président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Commissioner	Public Service Commission		Commissaire	Commission de la fonction publique	
President	Public Service Commission		Président	Commission de la fonction publique	
Principal	Royal Military College of Canada		Recteur	Collège militaire royal du Canada	
Member	Standards Council of Canada		Membre	Conseil canadien des normes	
Chief Executive Officer	Windsor-Detroit Bridge Authority		Président et premier dirigeant	Autorité du pont Windsor-Détroit	

## PARLIAMENT

### HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

#### PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2021.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

#### **Eric Janse**

Acting Clerk of the House of Commons

### OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

#### CANADA ELECTIONS ACT

##### *Determination of number of electors*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as [Extra Vol. 157, No. 1](#), on Monday, June 12, 2023.

## PARLEMENT

### CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 44<sup>e</sup> 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 20 novembre 2021.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier intérimaire de la Chambre des communes

#### **Eric Janse**

### BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

#### LOI ÉLECTORALE DU CANADA

##### *Établissement du nombre d'électeurs*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'[édition spéciale vol. 157, n° 1](#), le lundi 12 juin 2023.

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

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

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

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

Suite à une demande des organismes de bienfaisance énumérés ci-dessous pour voir leur statut d'organisme de bienfaisance révoqué, l'avis d'intention de révocation suivante a été envoyé :

« 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 de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et, qu'en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication de cet avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
103480711RR0001	MANITOBA ADOLESCENT TREATMENT CENTRE INC., WINNIPEG, MAN.
105731186RR0001	WOMEN'S INSTITUTE HOME COMPANY LIMITED, WOODSTOCK, N.B.
106881139RR0001	JOBSTART, TORONTO, ONT.
106963838RR0001	COMMUNITY YOUTH PROGRAMS INCORPORATED, OAKVILLE, ONT.
107776015RR0001	NIVERVILLE MENNONITE CHURCH, NIVERVILLE, MAN.
107793705RR0001	O. K. MINI SCHOOL SOCIETY, OKANAGAN FALLS, B.C.
108103508RR0001	THE BIBLE HILL VILLAGE PRESCHOOL SOCIETY, TRURO, N.S.
118792027RR0005	FAIR HAVENS BIBLE CONFERENCE, BEAVERTON, ONT.
118797091RR0001	AUXILIARY OF THE ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN HOMES INC., MONTRÉAL, QUE.
118822568RR0001	CAFÉ CHRÉTIEN VICTO INC., VICTORIAVILLE (QC)
118854900RR0001	CHRIST CHURCH, ROBLIN, MAN.
118859438RR0001	CHURCH OF CHRIST AT ST. GEORGE, ST. GEORGE, N.B.
118882042RR0001	DANFORTH COMMUNITY CHURCH, TORONTO, ONT.
118915263RR0001	FIDUCIE DES FONDS DE CHARITÉ DU CLUB DES LIONS DE VICTORIAVILLE, VICTORIAVILLE (QC)
118919158RR0001	FIRST UNITED BAPTIST CHURCH, LONDONDERRY, N.S.
118922079RR0001	FONDATION DES AUXILIAIRES DE TÉMISCAMING, TÉMISCAMING (QC)
118969195RR0001	SISTERS OF OUR LADY OF THE MISSIONS, SACRED HEART ACADEMY, WINNIPEG, MAN.
118974138RR0001	CANADIAN JEWISH CIVIL RIGHTS ASSOCIATION, TORONTO, ONT.
119007359RR0001	LASHBURN & DISTRICT COMBINED APPEAL DONORS CHOICE, RM OF WILTON 472, SASK.
119013282RR0001	LENADCO AUXILIARY MEMORIAL FUND, NAPANEE, ONT.
119016046RR0001	LES JEUNES HANDICAPÉS DE CHARLESBOURG, QUÉBEC (QC)
119018265RR0001	LETHBRIDGE COLLEGE FOUNDATION, LETHBRIDGE, ALTA.
119044600RR0001	TRILLIUM UNITED CHURCH PASTORAL CHARGE, CALEDON, ONT.
119065761RR0001	O'GORMAN SCHOOL FOUNDATION INC., TIMMINS, ONT.
119072197RR0001	OUR ADVOCATE WITH GOD, LONDON, ONT.
119110450RR0091	ST. JOSEPH'S PARISH, MARKDALE, ONT.
119114577RR0001	REGROUPEMENT DE PARENTS DE PERSONNE AYANT UNE DÉFICIENCE INTELLECTUELLE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
119138659RR0001	THE IRVING AND SHIRLEY SAMUELS CHARITABLE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
119164119RR0001	ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN CHURCH, HEMMINGFORD, QUE.
119164341RR0001	ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN CHURCH, BELLEVILLE, ONT.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
119168557RR0001	ST. AUGUSTINE'S CHURCH, ROSTHERN, SASK.
119190304RR0001	ST. MATTHEW'S CHURCH, GILBERT PLAINS, MAN.
119227494RR0001	THE CIVIC GARDEN CENTRE FOUNDATION INC., TORONTO, ONT.
119232007RR0001	THE EVENING TIMES-GLOBE EMPTY STOCKING FUND, SAINT JOHN, N.B.
119255610RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHAI'S OF NEW TECUMSETH, ALLISTON, ONT.
119279693RR0001	UPPER FRASER VALLEY DEVELOPMENTAL PRE-SCHOOL SOCIETY, ABBOTSFORD, B.C.
123342008RR0001	THE DIVCO FOUNDATION - LA FONDATION DIVCO, MONTRÉAL, QUE.
130680531RR0001	INNER CITY ANGELS, ETOBICOKE, ONT.
131784571RR0001	MELKITE CATHOLIC YOUNG-ADULTS ORGANIZATION, OTTAWA, ONT.
132703398RR0001	COUNTRYSIDE REFORMED CHURCH, CAMBRIDGE, ONT.
134819820RR0001	LA SOCIÉTÉ DE GUITARE CLAUDE MCKINNON INC., QUÉBEC (QC)
135677888RR0001	LEARNING DISABILITIES ASSOCIATION OF ALBERTA-RED DEER CHAPTER, RED DEER, ALTA.
136957966RR0001	THE ONTARIO PRESBYTERIAN CHORUS, TORONTO, ONT.
140644667RR0001	ALL NATIONS WORSHIP ASSEMBLY TORONTO INC., ORLÉANS, ONT.
701456527RR0001	HIGHLIGHTER HELPERS INCORPORATED, SASKATOON, SASK.
710070483RR0001	COLLECTIF COMMUN'ART, WESTMOUNT (QC)
711970723RR0001	DREAMSHARE UGANDA, KITCHENER, ONT.
720891522RR0001	HOME INSTEAD CHARITIES, TORONTO, ONT.
727364523RR0001	FURBABY RESCUES SOCIETY, ABBOTSFORD, B.C.
747586915RR0001	X FACTOR RESEARCH FOUNDATION / FONDATION DE RECHERCHE FACTEUR X, TORONTO, ONT.
758392088RR0001	RIVERFRONT SPANISH CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, WINDSOR, ONTARIO, TECUMSEH, ONT.
758445084RR0001	EAST CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, NAPANEE, ONTARIO, NAPANEE, ONT.
762643872RR0001	H. M. I. FOUNDATION, OAKVILLE, ONT.
776586133RR0001	HEALTH EDUCATION DEVELOPMENT ASSOCIATION, CANMORE, ALTA.
803766971RR0001	MOTHER NATURE PARTNERSHIP, CHELSEA, QUE.
808363287RR0001	KINGDOM OF HEAVEN BOUNDARYLESS CHRISTIAN CHURCH, BURNABY, B.C.
811254119RR0001	KADESH MATERNITY HOME, WATERFORD, ONT.
812592392RR0001	MACKENZIE INNOVATION INSTITUTE, RICHMOND HILL, ONT.
816405245RR0001	LIBERTY EDUCATION, MONTRÉAL, QUE.
820030690RR0001	IGLESIA HISPANA DEL NAZARENO VERDAD Y VIDA - SPANISH CHURCH OF THE NAZARENE TRUTH AND LIFE, LONDON, ONT.
820990935RR0001	CANADIAN MUSEUM OF FRATERNAL LODGES, NAPANEE, ONT.
821041530RR0001	MENINGITISBC.ORG SOCIETY, KITIMAT, B.C.
825985476RR0001	LES JARDINS LAMBERT, PONT-ROUGE (QC)
833970742RR0001	THE MARGUERITE HUBBARD CHARITABLE FOUNDATION, LUNENBURG, N.S.
837600402RR0001	DANCE MATTERS DANCE PRODUCTIONS, OTTAWA, ONT.
838674547RR0001	KITCHENER GOSPEL TEMPLE, KITCHENER, ONT.
839736717RR0001	FOREST DALE HOME FOUNDATION, RIVERSIDE-ALBERT, N.B.
839945276RR0001	ORCHESTRE DES JEUNES DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN, CHICOUTIMI (QC)
848662631RR0001	WHOLE KIDS FOUNDATION / FONDATION WHOLE KIDS, OTTAWA, ONT.
856250063RR0001	AU NOM DE L'AMOUR, MONTRÉAL (QC)
856815337RR0001	A BOOK OF MY OWN LITERACY CAMPAIGN, WINDSOR, ONT.
857111827RR0001	MAISON DE SOPHIA, SAINT-JÉRÔME (QC)
857213763RR0001	THE EATING WELL MINISTRIES, OSHAWA, ONT.
857214084RR0001	LA FONDATION DE LA SOCIÉTÉ D'ADOPTION ENFANTS DU MONDE / CHILDREN OF THE WORLD ADOPTION SOCIETY FOUNDATION
857298863RR0001	CHRISTIAN HISTORICAL SOCIETY OF CANADA, INC., SAINT JOHN, N.B.
858004724RR0001	THE HERBERT AND DISTRICT HEALTH - CARE AUXILIARY, HERBERT, SASK.
859202228RR0001	S. S. H. S. SPORT & CULTURAL ASSOCIATION INC., CAMPBELLTON, N.B.
861127538RR0001	CALGARY READS (AN EARLY LITERACY INITIATIVE) SOCIETY, CALGARY, ALTA.
861327955RR0001	HALL'S PRAIRIE PARENT ADVISORY COUNCIL (SCHOOL DISTRICT #36), SURREY, B.C.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
861576338RR0001	THE CIRCLE FOR CHILDREN FOUNDATION, TORONTO, ONT.
866233331RR0001	CENTRE DE RÉFÉRENCE SUR LA NUTRITION HUMAINE EXTENSO, MONTRÉAL (QC)
866528623RR0001	COWICHAN REGION COMMUNITY POLICING ADVISORY COMMITTEE SOCIETY, DUNCAN, B.C.
870304797RR0001	LES PARTENAIRES DE LA PETITE ENFANCE DE LONGUEUIL-OUEST: UNE INITIATIVE 1, 2, 3 GO!, LONGUEUIL (QC)
871047361RR0001	HENRY JAMES CAMBIE SECONDARY SCHOOL TRUST FUND, RICHMOND, B.C.
872090808RR0001	JOHN ARCAND FIDDLE FEST INC., SASKATOON, SASK.
872972807RR0001	PAKISTAN FUND OF CANADA, COLDSTREAM, B.C.
873061964RR0001	GOSPEL COMMUNICATION CENTRE OF CANADA INC., SCARBOROUGH, ONT.
874698103RR0001	FONDATION ANDRÉ-DELAMBRE / ANDRÉ-DELAMBRE FOUNDATION, SAINTE-ADÈLE (QC)
874942501RR0001	MARITIME CANINE ADOPTION PROGRAM, RIVERVIEW, N.B.
876458498RR0001	FONDATION ROSE ET VALÉRIEN LASNIER, LÉVIS (QC)
878530609RR0001	RÉSIDENCE DES JARDINS DU GOUFFRE, BAIE-SAINT-PAUL (QC)
882957764RR0001	THE NEWFOUNDLAND PROVINCIAL COUNCIL FOR THE DUKE OF EDINBURGH'S AWARD YOUNG CANADIANS, INC., ST. JOHN'S, N.L.
884003401RR0001	D.A.R.E. (DRUG ABUSE RESISTANCE EDUCATION) WORKS FOOTHILLS SOCIETY, OKOTOKS, ALTA.
886404193RR0001	ST. MARY'S ANGLICAN CATHOLIC CHURCH, CHAPLEAU, ONTARIO, CHAPLEAU, ONT.
886594191RR0001	THE CONCERNED KIDS CHARITY OF TORONTO, TORONTO, ONT.
887459063RR0001	VANCOUVER ZEN CENTRE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
887993640RR0001	CHRIST THE KING LUTHERAN CHURCH, KITCHENER, ONT.
889031167RR0001	LA FONDATION DE LA COMMISSION SCOLAIRE DU HAUT ST-MAURICE, LA TUQUE (QC)
889243796RR0001	CONCORDIA HOSPITAL FUND INC., WINNIPEG, MAN.
889983771RR0001	WEYBURN SPECIAL CARE HOME AUXILIARY, WEYBURN, SASK.
890775794RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL ST-GABRIEL-DE-RIMOUSKI 8413-46, ST-GABRIEL DE RIMOUSKI (QC)
891436263RR0001	THE CHURCH, TILBURY, ONT.
891687444RR0001	JEAN CLARK MEMORIAL SCHOLARSHIP SOCIETY, LAC LA BICHE, ALTA.
891870172RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL ST-LUDGER 9738-38, ST-LUDGER (QC)
892454562RR0001	ROSSENDALE UNITED CHURCH, ROSSENDALE, MAN.
892779844RR0001	SOCIETY OF SINGERS (SOS), TORONTO, ONT.
893176370RR0001	LANGENBURG BAND BOOSTERS ASSOCIATION, LANGENBURG, SASK.
896633872RR0001	LANSDOWNE OUTDOOR RECREATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION, LANSDOWNE PICTOU COUNTY, N.S.
896832532RR0001	ROYAL CITY HUMANE SOCIETY, NEW WESTMINSTER, B.C.
897657292RR0001	METRO MOTHERS NETWORK, TORONTO, ONT.
897972915RR0001	CANADIAN FOUNDATION FOR TRAUMA RESEARCH AND EDUCATION INCORPORATED / FONDATION CANADIENNE POUR LA RECHERCHE ET L'ÉDUCATION SUR LE TRAUMATISME INCORPORÉ, NORTH VANCOUVER, B.C.
898934435RR0001	HINTON UNITED WAY SOCIETY, HINTON, ALTA.
899003727RR0001	WILLIAM VOORTMAN FUND, WATERDOWN, ONT.
899700884RR0001	EDMONTON EMERGENCY RELIEF SERVICES SOCIETY, EDMONTON, ALTA.

**Sharmila Khare**  
 Director General  
 Charities Directorate

La directrice générale  
 Direction des organismes de bienfaisance  
**Sharmila Khare**

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEALS***Notice No. HA-2023-004*

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

*Customs Act*

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

Date of Hearing	July 18, 2023
Appeal No.	AP-2022-030
Goods in Issue	Rugs
Issue	Whether, for the purposes of determining the value for duty of imported goods, Korhani of Canada Inc. is entitled to deduct the costs of inland and ocean freight pursuant to subparagraph 48(5)(b)(i) of the <i>Customs Act</i> .

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held via videoconference. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) at least two business days before the commencement of the hearing to register and to obtain further information.

*Customs Act*

Best Buy Canada Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	July 20, 2023
Appeal No.	AP-2022-015
Goods in Issue	Insignia-brand wine or beverage coolers
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 8418.21.00 as "household type refrigerators, compression-type" or under tariff item No. 8418.69.90 as "other refrigerating or freezing equipment".

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPELS***Avis n° HA-2023-004*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'y assister doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) pour obtenir des renseignements additionnels et pour confirmer la date de l'audience.

*Loi sur les douanes*

Korhani of Canada Inc. c. Présidente de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	18 juillet 2023
Appel n°	AP-2022-030
Marchandises en cause	Tapis
Question en litige	Si, aux fins de la détermination de la valeur en douane des marchandises importées, Korhani of Canada Inc. a le droit de soustraire les coûts du transport intérieur et du transport maritime en vertu du sous-alinéa 48(5)(b)(i) de la <i>Loi sur les douanes</i> .

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience se déroulera par vidéoconférence. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'y assister doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) au moins deux jours ouvrables avant le début de l'audience pour s'inscrire et pour obtenir des renseignements additionnels.

*Loi sur les douanes*

Best Buy Canada Ltd c. Présidente de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	20 juillet 2023
Appel n°	AP-2022-015
Marchandises en cause	Refrigidisateurs de vin ou de boissons de marque Insignia
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8418.21.00 à titre de « réfrigérateurs de type ménager, à compression » ou dans le numéro tarifaire 8418.69.90 à titre d'« autres matériel, machines et appareils pour la production du froid ».

Tariff Items at Issue	Best Buy Canada Ltd.—8418.69.90 President of the Canada Border Services Agency—8418.21.00
-----------------------	--

Numéros tarifaires en cause	Best Buy Canada Ltd. — 8418.69.90 Présidente de l'Agence des services frontaliers du Canada — 8418.21.00
-----------------------------	---

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its [website](#) original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission's office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission's website, under "[Public proceedings & hearings](#)."

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents.

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PART 1 APPLICATIONS

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between June 2 and June 8, 2023.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son [site Web](#) les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances originales et détaillées qu'il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l'être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « [Instances publiques et audiences](#) ».

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DEMANDES DE LA PARTIE 1

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 2 juin et le 8 juin 2023.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Les Médias de l'Épinette Noire Inc.	2022-0838-9	CINN-FM	Hearst	Ontario	July 6, 2023 / 6 juillet 2023

## DECISIONS

## DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2023-170	June 2, 2023 / 2 juin 2023	Aboriginal Multi-Media Society of Alberta	CJWE-FM	Calgary and / et Medicine Hat	Alberta
2023-172	June 7, 2023 / 7 juin 2023	United Christian Broadcasters Media Canada	CJAH-FM and / et CJOA-FM	Windsor and / et Thunder Bay	Ontario
2023-173	June 7, 2023 / 7 juin 2023	Wilderness Ministries Inc.	CIOT-FM	Nipawin	Saskatchewan



Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2023-174	June 7, 2023 / 7 juin 2023	Bethany Pentecostal Tabernacle	CIAY-FM	Whitehorse	Yukon
2023-176	June 8, 2023 / 8 juin 2023	Radio Markham York Incorporated	CFMS-FM	Markham	Ontario
2023-177	June 8, 2023 / 8 juin 2023	Total Change Christian Ministries	CHVI-FM	Campbell River	British Columbia / Colombie-Britannique

## PUBLIC SERVICE COMMISSION

### PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

#### *Permission granted (Basque, Robert)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Robert Basque, Investigator, National Defence, to seek nomination as, or to be, a candidate, before and during the election period, for a Councillor position for the Municipality of Notre-Dame-de-la-Salette, Quebec, in the municipal by-election to be held on July 16, 2023.

June 7, 2023

#### **Lily Klassen**

Director General  
Staffing Support, Priorities and Political Activities  
Directorate

## 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 charity listed below, and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

## COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

### LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

#### *Permission accordée (Basque, Robert)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Robert Basque, enquêteur, Défense nationale, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat ou de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseiller de la Municipalité de Notre-Dame-de-la-Salette (Québec), à l'élection municipale partielle prévue pour le 16 juillet 2023.

Le 7 juin 2023

#### La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

#### **Lily Klassen**

## 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 leur déclaration tel qu'il est requis aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous, et qu'en vertu du paragraphe 168(2) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
--	---------------------------------

108021429RR0001	ST. JAMES PRESBYTERIAN CHURCH, CHATHAM, ONT.
119023711RR0001	LONDON CRIMESTOPPERS INC., LONDON, ONT.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
119046787RR0001	MOSSLEY POST HERITAGE AND CITIZENSHIP SOCIETY, MOSSLEY, ONT.
119061752RR0001	NORTH TORONTO COLLEGIATE INSTITUTE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
129106522RR0001	WORLDWIDE REVIVAL MINISTRIES, HAMILTON, ONT.
131636045RR0001	FABRIQUE DE LA PAROISSE ST-JOSEPH DE RIVIÈRE-BLEUE, RIVIÈRE-BLEUE (QC)
131797292RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-LOUIS, SAINT-JUDE (QC)
131903668RR0001	ST. JOSEPH'S PARISH, CEYLON, SASK.
131988362RR0001	THE GROVE CEMETERY INCORPORATED, LONDON, ONT.
132410671RR0214	THE SOCIETY OF SAINT VINCENT DE PAUL-ST. PHILIP'S CONFERENCE OSHAWA, ON, OSHAWA, ONT.
132410671RR0257	SOCIETY OF ST. VINCENT DE PAUL ST. BARTHOLOMEW CONFERENCE, SCARBOROUGH, ONT.
132465568RR0001	UKRAINIAN CANADIAN ARCHIVES & MUSEUM OF ALBERTA, EDMONTON, ALTA.
132473240RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINTE-PUDENTIENNE, ROXTON POND (QC)
132689878RR0001	ST. EPHREM SYRIAN ORTHODOX CHURCH, SHERBROOKE, QUE.
133011684RR0001	MANITOBA OIL MUSEUM, VIRDEN, MAN.
133694950RR0001	LA SOCIÉTÉ CANADIENNE POUR LA MUSIQUE JUIVE / THE CANADIAN SOCIETY FOR JEWISH MUSIC, WESTMOUNT (QC)
135900603RR0001	MOBERLY LAKE VOLUNTEER FIRE DEPARTMENT SOCIETY, MOBERLY LAKE, B.C.
135971885RR0001	FONDS HUMANITAIRE DE LA FRATERNITÉ DES POLICIERS ET POLICIÈRES DE LONGUEUIL, BOUCHERVILLE (QC)
137378527RR0001	FRASERVIEW LODGE AUXILIARY SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
137412532RR0001	DUNLACE CHILDREN'S CENTRE - NORTH YORK, NORTH YORK, ONT.
137673703RR0001	AHAVATH ACHIM CONGREGATION, THORNHILL, ONT.
137876389RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE ST-FRANCOIS-DE-SALES DE VAL D'ESPOIR, VAL D'ESPOIR (QC)
139311971RR0001	AMERICAN CIVIL WAR HISTORICAL RE-ENACTMENT SOCIETY, KITCHENER, ONT.
140747726RR0001	ÉPILEPSIE MAURICIE CENTRE DU QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES (QC)
140854902RR0001	SAINTE SAMUEL CHURCH OF GOD IN CHRIST, WINDSOR, ONT.
140971144RR0001	KINISTINO & DISTRICT HEALTH FOUNDATION INC., KINISTINO, SASK.
140996158RR0001	RAINY RIVER PASTORAL CHARGE, RAINY RIVER, ONT.
141038257RR0001	LA COMMUNAUTÉ GRECQUE ORTHODOXE DES ARCHANGES MICHEL ET GABRIEL / THE GREEK ORTHODOX COMMUNITY OF THE ARCHANGELS MICHAEL AND GABRIEL, MONTRÉAL (QC)
701502080RR0001	INSPIRATION 360, QUÉBEC (QC)
701935892RR0001	PROVIDING HOPE CANADA, MANOTICK, ONT.
704542083RR0001	LA FONDATION DU MUSÉE HELLÉNIQUE, MONTRÉAL (QC)
704918895RR0001	BODY FIND BC LOCATE AND RECOVER SOCIETY, VICTORIA, B.C.
707148722RR0001	BETHANY TRUE GOSPEL HOLINESS HEALING AND DELIVERANCE CHURCH, BRAMPTON, ONT.
709441281RR0001	THE SHARPE INDIGENOUS CHARITABLE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
710839895RR0001	DIVINE VICTORY GOSPEL INTERNATIONAL FELLOWSHIP OF CALGARY, CALGARY, ALTA.
711222729RR0001	FONDATION ENTRAIDE QUÉBEC, THETFORD MINES (QC)
718921117RR0001	MAHDIEH FOUNDATION, THORNHILL, ONT.
721832319RR0001	MY TREE PLANET (CANADA), TORONTO, ONT.
722495694RR0001	ORCHESTRE RENAISSANCE DE LONGUEUIL, LONGUEUIL (QC)
723146718RR0001	HAPPY DAYS SANCTUARY, STEVENSVILLE, ONT.
725634893RR0001	THE KINDRED PROJECT INC., WINNIPEG, MAN.
726776081RR0001	RIZE AVIATION SERVICES, BURLINGTON, ONT.
727608929RR0001	REFUGE EN ACTION, PINCOURT (QC)
734109929RR0001	FRASER MARINE RESCUE SOCIETY, RICHMOND, B.C.
734282494RR0001	INDIEFILMTO YOUTH, TORONTO, ONT.
734299514RR0001	RENNIE'S UNITED CHURCH, HINCHINBROOKE, QUE.
734974520RR0001	MISSION TRIOMPHANTE DE JÉSUS-CHRIST NOUVELLE RENAISSANCE / MISION TRIUNFANTES DE JESUCRISTO NUEVO RENACER, SAINT-LÉONARD (QC)
735177693RR0001	FOOTBALL AMÉRICAIN POUR UN MEILLEUR MONDE, MONTRÉAL (QC)
735265282RR0001	FONDATION DU RÉSEAU MÉDECINS-PATIENTS POUR LA SANTÉ, MONTRÉAL (QC)

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
735405292RR0001	PGA OF MANITOBA FOUNDATION INC., WINNIPEG, MAN.
739423697RR0001	GROUPE DE SAUVETAGE ANIMAL ONE LAST CHANCE ONE LAST CHANCE ANIMAL RESCUE TEAM, LAVAL, QUE.
743360281RR0001	JESUS CARES INTERNATIONAL ORGANIZATION, TORONTO, ONT.
744098526RR0001	GET IN THE ARK MINISTRIES SPRUCE GROVE, STONY PLAIN, ALTA.
746167527RR0001	THE FAMILY FOR CHRIST CHURCH, BRAMPTON, ONT.
746672088RR0001	MAY'S TOYBANK LTD., ROCKYVIEW COUNTY, ALTA.
746993526RR0001	MERCY ARENA MINISTRIES, BRAMPTON, ONT.
747329316RR0001	THE YELLOW LIGHT ANXIETY PREVENTION SOCIETY, KELOWNA, B.C.
747679710RR0001	NEW EAST FAMILY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
748752318RR0001	THE DOOR CHURCH, SCARBOROUGH, ONT.
751591926RR0001	HOPE FOR HEALTH CANADA, TORONTO, ONT.
752958686RR0001	LA FONDATION HUMANITAIRE BRESLOV / BRESLOV BE HUMAN FOUNDATION, CÔTE SAINT-LUC (QC)
755467511RR0001	HEADSTRONG KIDS CANADA, TORONTO, ONT.
756329520RR0001	MINISTÈRE DIEU EST LUMIÈRE GOD IS LIGHT MINISTRY, SOREL-TRACY (QC)
759622897RR0001	CAPITAL STRINGS AND VOICES COLLECTIVE, INCORPORATED, OTTAWA, ONT.
759630718RR0001	KEF TORONTO, TORONTO, ONT.
760593095RR0001	ÉCOLE SUPÉRIEURE DE THÉOLOGIE ÉVANGÉLIQUE EN LIGNE, MONTRÉAL (QC)
761945880RR0001	POLIVY-HERMAN FOUNDATION, TORONTO, ONT.
764513297RR0001	TOGETHER HELPING WOMEN, NORTH YORK, ONT.
768446528RR0001	PORTRAITS OF HONOUR FOUNDATION / FONDATION PORTRAITS D'HONNEUR, CAMBRIDGE, ONT.
769691924RR0001	CHINESE CANADIAN CHARITABLE FOUNDATION, MARKHAM, ONT.
769916321RR0001	IGLESIA DE CRISTO, CAMINO DE SANTIDAD, MINISTERIOS LLAMADA FINAL VANCOUVER, BURNABY, B.C.
770893899RR0001	COOKING WITH THE SAKER SISTERS SOCIETY, NORTH SYDNEY, N.S.
775312721RR0001	SHEKINAH MESSIANIC CONGREGATION, CARP, ONT.
780057329RR0001	FONDATION ENFANTS AVEC KAWASAKI - KIDS WITH KAWASAKI, BEACONSFIELD (QC)
784908725RR0001	CHABAD NORTH SHORE, VANCOUVER, B.C.
784924680RR0001	DIS-MOI, LONGUEUIL (QC)
787055680RR0001	NEPHCURE KIDNEY INTERNATIONAL – CANADA, KANATA, ONT.
787322114RR0001	MEDICINE HAT CARES SOCIETY, MEDICINE HAT, ALTA.
789212313RR0001	VANCOUVER CHAMBER ORCHESTRA SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
789861317RR0001	FONDS D'INVESTISSEMENT POUR DÉVELOPPER L'ENTREPRENARIAT SOCIAL (FIDES), MONTRÉAL (QC)
792209082RR0001	CARDSTON VICTIM SERVICES ASSOCIATION, CARDSTON, ALTA.
794479691RR0001	WINTERBERRY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
797468279RR0001	GO AND BE MINISTRIES, ROSTHERN, SASK.
800687709RR0001	NEJAT CHURCH, COQUITLAM, B.C.
800827081RR0001	EDUCATION 20/20 INC., CHARLOTTETOWN, P.E.I.
800848962RR0001	HUMAN AWARENESS INSTITUTE CANADA, MOUNT FOREST, ONT.
800990798RR0001	ST. MARK & ST. PHILOPATER COPTIC ORTHODOX CHURCH, VANCOUVER, B.C.
801509340RR0001	ABASARUZI MISSIONARY CHURCH, TORONTO, ONT.
801812199RR0001	BLAKE AND LINDA ANNABLE FAMILY FOUNDATION, BURNABY, B.C.
801960303RR0001	KEHILAS BELZ / REGROUPEMENT COMMUNAUTAIRE BELZ, MONTRÉAL (QC)
802385633RR0001	FONDATION CHRIST LE LIBÉRATEUR DES CAPTIFS / CHRIST THE LIBERATOR OF CAPTIVES FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)
803368828RR0001	MOVE ADAPTED FITNESS AND REHABILITATION SOCIETY OF B.C., VICTORIA, B.C.
803833342RR0001	BUS STOP BIBLE STUDIES, BOWMANVILLE, ONT.
803935923RR0001	CATCH THE FIRE BARRIE, MINESING, ONT.
804240109RR0001	JACOB BEAR COMMUNITY CHURCH CORP., BROADVIEW, SASK.
804830552RR0001	THE CANADIAN/CHINESE CULTURAL INTERCHANGE, OTTAWA, ONT.
805192549RR0001	THE G.L.B.A. FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
805383544RR0001	THE CHESTERMERE PUBLIC LIBRARY FOUNDATION, CHESTERMERE, ALTA.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
805833910RR0001	THE NEW AMBASSADORS OF CHRIST'S CHURCH, OTTAWA, ONT.
806494712RR0001	SPANISH PENTECOSTAL CHURCH OF CALGARY, CALGARY, ALTA.
806868410RR0001	FOUNDATION FOR LIVER AND INTESTINAL DISORDERS, VANCOUVER, B.C.
807600523RR0001	HUMBOLDT COMMUNITY SOUP KITCHEN INC., HUMBOLDT, SASK.
807748264RR0001	J.(JESUS) C.(CHRIST) HOPE MISSION CENTRE / DOVE STREET MINISTRIES, SURREY, B.C.
807812094RR0001	INTERNATIONAL FARM ON FOUNDATION, BASHAW, ALTA.
807821376RR0001	KIDZFIRST CANADA AFTER-SCHOOL PROGRAM SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
807944194RR0001	CANADIANS FOR THE RULE OF LAW, TORONTO, ONT.
808370712RR0001	ÉGLISE BAPTISTE NOUVELLE VIE DE MONTRÉAL / NEW LIFE BAPTIST CHURCH OF MONTRÉAL / IGREJA BATISTA VIDA NOVA DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
808394357RR0001	CONRAD KAIN CENTENNIAL SOCIETY, INVERMERE, B.C.
809092505RR0001	D.K.E. UNIVERSITY AND COLLEGE FUNDING INC., VANCOUVER, B.C.
809403447RR0001	ARK OF GOD BIBLE MINISTRIES PROPHETIC CENTRE, TORONTO, ONT.
809659956RR0001	THE A&A FOUNDATION, TORONTO, ONT.
809838501RR0001	CANADIAN FRIENDS OF AHAVAS CHESED, MONTRÉAL, QUE.
810157040RR0001	PEOPLES 25:40 CHURCH, KINGSTON, N.S.
810197749RR0001	THE HORNE FAMILY CHARITABLE FOUNDATION, CALGARY, ALTA.
810472274RR0001	GENERATIONS OF HOPE FERTILITY ASSISTANCE FUND SOCIETY, CALGARY, ALTA.
811274729RR0001	LIVING WATER FAITH WORSHIP MINISTRIES 7TH DAY INT'L, BRAMPTON, ONT.
812043537RR0001	HOPE FOR MEN INCORPORATED, STONEY CREEK, ONT.
812472660RR0001	CITÉ DE RÊVES POUR FILLES / CITY OF DREAMS FOR GIRLS, BEACONSFIELD (QC)
814712295RR0001	ENDTIME HARVEST OUTREACH PRAYER MINISTRIES, NORTH YORK, ONT.
815106679RR0001	ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE HISPANIQUE EBEN-EZER / IGLESIA EVANGELICA HISPANA EBEN-EZER, MONTRÉAL (QC)
815375563RR0001	BRAEFoot COMMUNITY BUILDING FOUNDATION, VICTORIA, B.C.
815428446RR0001	GILGAL MISSIONAL COMMUNITY CHURCH, BRAMPTON, ONT.
815706270RR0001	CARTIER ÉGLISE DE DIEU DE LA PENTECÔTE INC., MONTRÉAL (QC)
815950431RR0001	GENESIS COMMUNITY OF THE ARTS, MARKHAM, ONT.
816315865RR0001	OMPAH COMMUNITY VOLUNTEER ASSOCIATION, OMPAH, ONT.
816848980RR0001	CELESTIAL CHURCH OF CHRIST GATHERING OF THE SAINTS PARISH, EDMONTON, EDMONTON, ALTA.
817030521RR0001	KESHER, CÔTE SAINT-LUC, QUE.
817521552RR0001	GOLDEN HORSESHOE CHILDREN OF CHERNOBYL, ANCASTER, ONT.
817998701RR0001	2C BEYOND MINISTRIES, HAMILTON, ONT.
818010738RR0001	FONDATION SANTHUM, DRUMMONDVILLE (QC)
818034134RR0001	SEIZE YOUR FUTURE / TON AVENIR EN MAIN, MONTRÉAL, QUE.
818275026RR0001	ASSEMBLÉE CHRÉTIENNE DU RÉVEIL DES NATIONS / CHRISTIAN ASSEMBLY FOR REVIVAL OF THE NATIONS, MONTRÉAL (QC)
818859803RR0001	CLARENDON MILLER VOLUNTEER FIREFIGHTERS ASSOCIATION (CMVFA), PLEVNA, ONT.
819134180RR0001	THE SHELLEY GAUTIER PARA-SPORT FOUNDATION, TORONTO, ONT.
819513870RR0001	THE MARION MCCAIN FOUNDATION INC., FLORENCEVILLE-BRISTOL, N.B.
820234193RR0001	INTERNATIONAL SWAMINARAYAN SATSANG ORGANIZATION OF EDMONTON (ISSO-EDMONTON), EDMONTON, ALTA.
821092772RR0001	AARON'S APPLE INC., TORONTO, ONT.
872228119RR0001	LE BALLET CLASSIQUE DU QUÉBEC / THE QUÉBEC CLASSIC BALLET, QUÉBEC (QC)
889492500RR0001	ÉCOLE DE BALLET DU QUÉBEC / THE QUÉBEC BALLET SCHOOL, QUÉBEC (QC)

**Sharmila Khare**  
 Director General  
 Charities Directorate

La directrice générale  
 Direction des organismes de bienfaisance  
**Sharmila Khare**

**MISCELLANEOUS NOTICES****DEFINITY INSURANCE COMPANY****PERTH INSURANCE COMPANY****THE MISSISQUOI INSURANCE COMPANY****WATERLOO INSURANCE COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 250 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “ICA”], that Definity Insurance Company, Perth Insurance Company, The Missisquoi Insurance Company and Waterloo Insurance Company (together, the “Applicants”) intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after June 26, 2023, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one company under the name “Definity Insurance Company” in English and “Compagnie d’assurance Definity” in French. The head office of the amalgamated company would be located in Waterloo, Ontario.

The effective date of the proposed amalgamation would be January 1, 2024, or any other date fixed by the letters patent of amalgamation.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal ICA application review process and the discretion of the Minister of Finance.

June 3, 2023

**Definity Insurance Company**

**Perth Insurance Company**

**The Missisquoi Insurance Company**

**Waterloo Insurance Company**

**AVIS DIVERS****COMPAGNIE D’ASSURANCE DEFINITY****PERTH, COMPAGNIE D’ASSURANCE****LA COMPAGNIE D’ASSURANCE MISSISQUOI****WATERLOO, COMPAGNIE D’ASSURANCE****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, en vertu de l’article 250 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « LSA »], que Compagnie d’assurance Definity, Perth, Compagnie d’Assurance, La Compagnie d’Assurance Missisquoi et Waterloo, Compagnie d’Assurance (ensemble, les « requérants ») entendent soumettre une demande conjointe au ministre des Finances, le 26 juin 2023 ou après cette date, visant des lettres patentes de fusion fusionnant et prorogeant les requérants en une seule et même société sous la dénomination « Definity Insurance Company » en anglais et « Compagnie d’assurance Definity » en français. Le siège social de la société fusionnée serait situé à Waterloo, en Ontario.

La date de prise d’effet de la fusion proposée serait le 1<sup>er</sup> janvier 2024 ou toute autre date fixée aux termes des lettres patentes de fusion.

Note : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront délivrées. La délivrance des lettres patentes dépendra du processus normal d’examen des demandes aux termes de la LSA et de la décision du ministre des Finances.

Le 3 juin 2023

**Compagnie d’assurance Definity**

**Perth, Compagnie d’Assurance**

**La Compagnie d’Assurance Missisquoi**

**Waterloo, Compagnie d’Assurance**

**ROYAL BANK OF CANADA****HSBC BANK CANADA****HSBC TRUST COMPANY (CANADA)****HSBC MORTGAGE CORPORATION (CANADA)****HSBC FINANCE MORTGAGES INC.****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 228 of the *Bank Act* (Canada), that Royal Bank of Canada (“RBC”), HSBC Bank Canada (“HBCA”), HSBC Trust Company (Canada), HSBC Mortgage Corporation (Canada), and HSBC Finance Mortgages Inc., which will continue as a corporation under the *Canada Business Corporations Act*, (together, the “Applicants”) intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after July 8, 2023, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one bank under the name “Royal Bank of Canada” in English and “Banque Royale du Canada” in French. The head office of the amalgamated bank would be located in Montréal, Quebec. The application for letters patent of amalgamation is conditional on RBC receiving the required regulatory approvals for acquiring all of the shares of HBCA pursuant to a share purchase agreement dated November 29, 2022, between RBC and HSBC Overseas Holdings (UK) Limited (“Proposed Acquisition”).

The proposed amalgamation will take effect after the completion of the Proposed Acquisition. The effective date of the proposed amalgamation will be the date fixed by the letters patent of amalgamation. If the Proposed Acquisition is not completed, the Applicants will not amalgamate.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued. The granting of the letters patent will be dependent on the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

June 17, 2023

**Royal Bank of Canada****HSBC Bank Canada****HSBC Trust Company (Canada)****HSBC Mortgage Corporation (Canada)****HSBC Finance Mortgages Inc.****BANQUE ROYALE DU CANADA****BANQUE HSBC CANADA****SOCIÉTÉ DE FIDUCIE HSBC (CANADA)****SOCIÉTÉ HYPOTHÉCAIRE HSBC (CANADA)****FINANCEMENT HYPOTHÉCAIRE HSBC INC.****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, en vertu de l’article 228 de la *Loi sur les banques* (Canada), que Banque Royale du Canada (« RBC »), Banque HSBC Canada (« HBCA »), Société de fiducie HSBC (Canada), Société hypothécaire HSBC (Canada) et Financement hypothécaire HSBC Inc., laquelle poursuivra ses activités sous forme de société par actions constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, (ensemble, les « Requérents ») entendent soumettre une demande conjointe au ministre des Finances, le 8 juillet 2023 ou après cette date, visant des lettres patentes de fusion fusionnant et prorogeant les Requérents en une seule et même banque sous la dénomination « Royal Bank of Canada » en anglais et « Banque Royale du Canada » en français. Le siège social de la banque fusionnée serait situé à Montréal, au Québec. La demande visant les lettres patentes de fusion est subordonnée à la réception par RBC des approbations requises de la part des autorités de réglementation à l’égard de l’acquisition de la totalité des actions de HBCA aux termes de la convention d’achat d’actions intervenue le 29 novembre 2022 entre RBC et HSBC Overseas Holdings (UK) Limited (l’« Acquisition proposée »).

La fusion proposée prendra effet après la réalisation de l’Acquisition proposée. La date de prise d’effet de la fusion proposée sera la date fixée aux termes des lettres patentes de fusion. Si l’Acquisition proposée ne se réalise pas, les Requérents ne procéderont pas à la fusion.

Note : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront délivrées. La délivrance des lettres patentes dépendra du processus normal d’examen des demandes aux termes de la *Loi sur les banques* et de la décision du ministre des Finances.

Le 17 juin 2023

**Banque Royale du Canada****Banque HSBC Canada****Société de fiducie HSBC (Canada)****Société hypothécaire HSBC (Canada)****Financement hypothécaire HSBC Inc.**

**UNITED AMERICAN INSURANCE COMPANY**

**RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “Act”], notice is hereby given that United American Insurance Company intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), on or after July 22, 2023, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of United American Insurance Company’s insurance business in Canada opposing such release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Regulatory Affairs Directorate, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at [Approvals-Approbations@osfi-bsif.gc.ca](mailto:Approvals-Approbations@osfi-bsif.gc.ca), on or before July 22, 2023.

Toronto, June 10, 2023

**Laurie LaPalme**  
Chief Agent in Canada

**UNITED AMERICAN INSURANCE COMPANY**

**LIBÉRATION D’ACTIF**

Conformément à l’article 651 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné que United American Insurance Company a l’intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 22 juillet 2023 ou après cette date, afin de libérer l’actif qu’elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur visé par les opérations d’assurance au Canada de United American Insurance Company qui s’oppose à cette libération est invité à faire acte d’opposition auprès de la Direction des affaires réglementaires du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada) soit par la poste au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l’adresse [Approvals-Approbations@osfi-bsif.gc.ca](mailto:Approvals-Approbations@osfi-bsif.gc.ca), au plus tard le 22 juillet 2023.

Toronto, le 10 juin 2023

L’agent principal pour le Canada  
**Laurie LaPalme**

---

**PROPOSED REGULATIONS**

Table of contents

**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Regulations Amending the Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations ..... 2042

**Health, Dept. of**

Tents Regulations..... 2062

**Transport, Dept. of**

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act (Recall Information) ..... 2094

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations ..... 2137

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

**Environnement, min. de l', et min. de la Santé**

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite ..... 2042

**Santé, min. de la**

Règlement sur les tentes ..... 2062

**Transports, min. des**

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (renseignements sur les rappels)..... 2094

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments..... 2137



## Regulations Amending the Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations

### Statutory authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring departments

Department of the Environment  
Department of Health

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Issues

Following publication of the *Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations* (the Regulations), stakeholders alerted the Government of Canada (the Government) of a drafting oversight in the Regulations. Amendments are required to address the oversight regarding the quality control testing requirements for composite wood panel manufacturers, and to clarify record-keeping, particularly for downstream supply chain regulated parties (e.g. retailers). In addition, minor amendments are proposed to improve clarity for regulated parties, enhance enforceability by requiring certain records to be kept in Canada, and align the Regulations with changes to the United States (U.S.) *Toxic Substances Control Act* (TSCA) Title VI adopted on February 21, 2023.

### Background

The Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 7, 2021, and came into force on January 7, 2023. They aim to reduce potential risks to the health of Canadians from indoor formaldehyde exposure by establishing limits on allowable formaldehyde emissions from composite wood products. Formaldehyde in indoor air can cause irritation of the eyes, nose and throat, and evidence indicates it may worsen asthma symptoms, especially in children. The Regulations prohibit the import, sale or offer for sale of composite wood products that emit formaldehyde above established limits, and align with TSCA

## Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite

### Fondement législatif

*Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

### Ministères responsables

Ministère de l'Environnement  
Ministère de la Santé

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

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

Après la publication du *Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite* (le Règlement), les intervenants ont signalé au gouvernement du Canada (le gouvernement) que le Règlement comprenait une omission de rédaction. Des modifications s'avèrent nécessaires pour corriger l'omission qui concerne les exigences relatives aux essais de contrôle de la qualité pour les fabricants de panneaux de bois composite. Des clarifications sur la tenue de registres doivent également être apportées, particulièrement en ce qui concerne les entités réglementées en aval de la chaîne d'approvisionnement (comme les détaillants). Des modifications mineures sont également proposées. Elles visent à clarifier les exigences que doivent respecter les entités réglementées, à renforcer le caractère exécutoire en précisant les registres qui doivent être conservés au Canada, et à harmoniser le Règlement avec les changements apportés au titre VI de la *Toxic Substances Control Act* (TSCA) des États-Unis le 21 février 2023.

### Contexte

Le Règlement a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 7 juillet 2021 et est entré en vigueur le 7 janvier 2023. Son objectif est de réduire les risques pour la santé des Canadiens liés à l'exposition au formaldéhyde à l'intérieur en établissant des limites sur les émissions de formaldéhyde provenant de produits de bois composite. Le formaldéhyde dans l'air intérieur peut provoquer de l'irritation des yeux, du nez et de la gorge. Des données probantes tendent à démontrer qu'il peut aggraver les symptômes de l'asthme, surtout chez les enfants. Le Règlement interdit l'importation, la vente ou la mise en

Title VI to the extent possible. This facilitates regulatory harmonization and a level international playing field.

A drafting oversight in the Regulations implies that panel manufacturers must use an accredited laboratory to comply with quality control testing requirements, which was not the intended policy. In addition, requiring downstream regulated parties to collect declarations of certification (declarations) for all composite wood panels that may have been incorporated into the finished goods<sup>1</sup> they import, distribute or sell, could impose a burden that was not intended in the Regulations. Correcting the drafting oversight is critical to the effective administration and interpretation of the Regulations. The proposed amendments would clarify the quality control testing and record-keeping requirements. Without the proposed amendments, regulated parties would incur unanticipated costs in order to comply with the Regulations, and for record-keeping.

### Objective

The proposed amendments aim to address the following issues:

- Address a drafting oversight by removing the accreditation requirement for laboratories conducting routine quality control formaldehyde emissions testing, to provide clarification for regulated parties and reduce the risk of misinterpretation of the Regulations;
- Clarify record-keeping requirements for finished goods along the composite wood products supply chain;
- Maintain the Regulations' close alignment with TSCA Title VI in order to minimize international trade barriers; and
- Make minor amendments to provide clarification on issues brought forward by stakeholders.

### Description

#### *Quality control testing*

Under the Regulations, testing of formaldehyde emissions from composite wood panels is required quarterly using primary testing methods, and at more frequent intervals using quality control testing methods. The Government's policy intent for the Regulations was that primary testing

vente de produits de bois composite qui émettent du formaldéhyde à des taux qui dépassent les limites établies. Le Règlement est harmonisé avec le titre VI de la TSCA dans la mesure du possible, ce qui favorise l'harmonisation de la réglementation et l'établissement de conditions égales à l'échelle internationale.

En raison de l'omission de rédaction, le Règlement sous-entend que les fabricants de panneaux doivent avoir recours à un laboratoire accrédité pour respecter les exigences relatives aux essais de contrôle de la qualité, ce qui n'était pas l'intention stratégique. De plus, le fait d'obliger les entités réglementées en aval à recueillir des déclarations de certification (des déclarations) pour tous les panneaux en bois de composite incorporés dans les produits finis<sup>1</sup> importés, distribués ou vendus pourrait avoir pour effet de leur imposer un fardeau qui n'était pas intentionnel. Il est essentiel de corriger l'omission de rédaction pour assurer l'administration et l'interprétation efficaces du Règlement. Les modifications proposées permettraient de clarifier les exigences relatives aux essais de contrôle de la qualité et à la tenue de registres. Si ces modifications ne sont pas effectuées, les entités réglementées devront payer des coûts imprévus pour respecter le Règlement et pour effectuer la tenue de registres.

### Objectif

Les modifications proposées ont pour but d'apporter les corrections suivantes :

- Corriger l'omission de rédaction en retirant l'exigence de recourir à un laboratoire accrédité pour effectuer des essais de contrôle de la qualité relatifs aux émissions de formaldéhyde. Cette modification clarifiera les exigences pour les entités réglementées et réduira le risque que le Règlement soit mal interprété.
- Clarifier les exigences liées à la tenue de registres pour les produits finis dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de produits de bois composite.
- Maintenir la meilleure harmonisation possible du Règlement avec le titre VI de la TSCA pour réduire autant que possible les obstacles au commerce international.
- Apporter des modifications mineures pour corriger les lacunes soulevées par les intervenants.

### Description

#### *Essais de contrôle de la qualité*

Selon le Règlement, des essais relatifs aux émissions de formaldéhyde des panneaux de bois composite doivent être effectués de façon trimestrielle à l'aide de méthodes d'essais principaux et, à des intervalles plus fréquents, à l'aide de méthodes d'essais de contrôle de la qualité.

<sup>1</sup> This includes component parts that are either incorporated or sold separately.

<sup>1</sup> Comprend les composants incorporés ou vendus séparément.

must be performed by an accredited laboratory, but that quality control testing typically carried out routinely in production mills would not require to be performed by an accredited laboratory. While the use of an accredited laboratory is specified for primary testing requirements in section 7(1)(b) of the Regulations, and not specified for quality control testing under section 8(1), section 17 unintentionally requires that “any” formaldehyde emissions testing be performed by an accredited laboratory. Requiring accredited laboratories for the large volume of quality control tests is out of alignment with TSCA Title VI and not feasible as it would impose an excessive burden on regulated parties. To remove this risk of potential adverse burden on regulated parties, and align with TSCA Title VI, amendments to the Regulations are proposed so that only the primary testing must be done by an accredited laboratory, while the routine quality control testing conducted within mills could be done using less expensive testing methods. The timing of the primary testing requirements would enable specimen selection to occur within each designated time period, and all testing and verification requirements to be completed within 90 days. This would better align with the Government policy, whereby primary testing can occur at any time, so long as testing is spread quarterly throughout the year.

#### *Record-keeping*

Declarations are produced by composite wood panel and laminated product manufacturers to declare that their products have been tested for formaldehyde emissions by a qualified third-party certifier according to the Regulations, and are below the established limits. This is a key record-keeping requirement passed down and maintained by all regulated parties along the supply chain. Following the publication of the Regulations, the Government heard from concerned industry stakeholders that collecting and maintaining declarations of certification would pose an excessive burden on importers and sellers of finished goods due to the large number of declarations that can be associated with each finished good item, in addition to the large volume of types of finished goods carried by retailers. Amendments are proposed to clarify record-keeping requirements for manufacturers, importers and sellers of finished goods. In order to maintain a requirement for a proof of certification of composite wood products, the requirement to collect declarations for each type of composite wood panel within a finished good would be clarified to require a single manufacturer’s attestation

L’intention stratégique du gouvernement en ce qui a trait au Règlement était que les essais principaux soient réalisés par un laboratoire accrédité. Toutefois, le gouvernement n’avait pas l’intention d’exiger que les essais de contrôle de la qualité effectués couramment et régulièrement dans les usines de production soient effectués par un laboratoire accrédité. L’obligation d’avoir recours à un laboratoire accrédité est précisée pour les essais principaux à l’alinéa 7(1)b) du Règlement, mais pas pour les essais de contrôle de la qualité au paragraphe 8(1). L’article 17 exige erronément que toute mise à l’essai visant à mesurer les émissions de formaldéhyde soit effectuée par un laboratoire accrédité. L’exigence selon laquelle les laboratoires accrédités doivent réaliser un large volume de contrôles de qualité ne cadre pas avec le titre VI de la TSCA en plus d’être irréalisable en raison du fardeau excessif placé par cette exigence sur les entités réglementées. Pour éviter qu’un fardeau défavorable soit imposé aux entités réglementées, et pour que le Règlement soit harmonisé au titre VI de la TSCA, le gouvernement propose d’effectuer des modifications. Selon ces modifications, seuls les essais principaux devront être réalisés par un laboratoire accrédité. Les essais de contrôle de la qualité de routine effectués au sein des usines pourront être réalisés à l’aide de méthodes moins coûteuses. Les exigences quant au choix du moment où les essais principaux devront être réalisés permettraient la sélection des échantillons au cours de chaque période désignée. Toutes les exigences en matière d’essai et de vérification devront être satisfaites dans un délai de 90 jours. Cette façon de faire cadrerait davantage avec la politique gouvernementale, selon laquelle les essais principaux peuvent être réalisés à tout moment, à condition que les tests soient effectués trimestriellement tout au long de l’exercice.

#### *Tenue de registres*

Les déclarations sont produites par les fabricants de panneaux de bois composite et de produits lamellés. Elles attestent que l’émission de formaldéhyde par les produits a été mise à l’essai par un tiers certificateur qualifié conformément au Règlement et que les émissions ne dépassent pas les limites établies. Il s’agit d’une exigence clé liée à la tenue de registres transmise et tenue à jour par toutes les entités réglementées dans l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement. Après la publication du Règlement, des intervenants ont fait part au gouvernement de leurs craintes que la collecte et la conservation de déclarations de certification imposent un fardeau excessif aux importateurs et aux vendeurs de produits finis en raison du grand nombre de déclarations qui peut être nécessaire pour un produit fini donné, sans compter le grand volume de types de produits finis vendus chez les détaillants. Les modifications proposées clarifieraient les exigences en matière de tenue de registres à l’intention des fabricants, des importateurs et des vendeurs de produits finis. Pour conserver l’exigence concernant la preuve de certification pour les produits de bois composite, il faudrait clarifier l’exigence

affirming that only certified panels were incorporated into the finished good.

### *Minor amendments*

Minor amendments are proposed to clarify certain requirements and correct minor technical aspects in the Regulations. Two amendments related to non-compliant lots are proposed, one clarifying retesting methods and another changing the notification period from “two days” to “72 hours” to correspond to TSCA Title VI. An amendment is also proposed to indicate that builders/renovators/installers of composite wood products are not considered “sellers” under the Regulations. Three amendments related to declarations requirements are proposed to (1) require that declarations must be prepared in one or both official languages, (2) remove the requirement that the name of the third-party certifier contact person appears on the declarations, and (3) add the name and address of the mill where the certified product types are manufactured. Furthermore, to enhance enforceability, minor changes are proposed to require that certain records (such as dates of purchase of composite wood products) be maintained in Canada, rather than being provided within 40–60 days upon request. Finally, a number of non-substantive amendments are proposed to better align the English and French versions of the regulatory text.

### *Align with U.S. EPA amendments to TSCA Title VI Rule*

On February 21, 2023, the U.S. EPA published final amendments to TSCA Title VI to update voluntary consensus standards, make changes to rules for third-party certifiers and bring the Rule in line with the California Air Resources Board (CARB) Regulations for formaldehyde-containing composite wood products. Given the degree of cross-border trade in composite wood products, the Regulations aim to align with TSCA Title VI. The Government has reviewed the final changes to TSCA Title VI and determined that two of the amendments would impact the Regulations. The proposed CANFER<sup>2</sup> Amendments would incorporate the following U.S. EPA changes which have been adopted into TSCA Title VI:

- (1) change the performance standards to qualify for reduced-testing for no-added formaldehyde or ultra-low emitting formaldehyde resins, and

<sup>2</sup> The term CANFER is defined in section 20(3) of the Regulations. It refers to the Regulations and can be used in both official languages.

selon laquelle des déclarations doivent être faites pour chaque type de panneau de bois composite intégré à un produit fini de sorte qu’une seule attestation du fabricant qui confirme que seuls des panneaux certifiés ont été incorporés dans le produit fini soit nécessaire.

### *Modifications mineures*

Le gouvernement propose d’effectuer des modifications mineures pour clarifier certaines exigences et corriger des aspects techniques mineurs du Règlement. Le gouvernement propose d’apporter deux modifications liées aux lots non conformes. La première aurait pour but de clarifier les méthodes à employer pour les nouveaux essais; la deuxième, à modifier le délai de signalement de sorte qu’il passe de « deux jours » à « 72 heures » comme pour le titre VI de la TSCA. Une autre modification pourrait être apportée pour indiquer que les constructeurs, les rénovateurs ou les installateurs qui utilisent des produits de bois composite ne sont pas considérés comme des « vendeurs » au titre du Règlement. Trois modifications liées aux exigences de signalement sont proposées : (1) pour exiger que les déclarations soient préparées dans l’une des deux langues officielles ou dans les deux langues officielles, (2) pour retirer l’exigence selon laquelle le nom de la personne-ressource du tiers certificateur doit figurer sur la déclaration et (3) pour ajouter le nom et l’adresse de l’usine où les types de produit certifiés sont fabriqués. De plus, pour accroître le caractère exécutoire du Règlement, des modifications mineures sont proposées pour exiger que certains registres (comme les dates d’achat de produits de bois composite) soient tenus au Canada. Actuellement, ces informations peuvent être fournies dans un délai de 40 à 60 jours sur demande.

### *Intégrer les modifications apportées au titre VI de la TSCA de l’EPA des États-Unis*

Le 21 février 2023, l’EPA des États-Unis a publié ses modifications finales au titre VI de la TSCA. L’EPA mettait ainsi à jour les normes consensuelles d’application volontaire, modifiait les règlements applicables aux tiers certificateurs et harmonisait le titre VI de la TSCA avec la réglementation du California Air Resources Board (CARB) sur les produits de bois composite qui contiennent du formaldéhyde. Compte tenu de la quantité de commerce transfrontalier lié aux produits de bois composite, il est préférable que le Règlement soit harmonisé avec le titre VI de la TSCA. Le gouvernement a examiné les changements finaux au titre VI de la TSCA et a déterminé que deux des modifications apportées par l’EPA auront une incidence sur le Règlement. Les modifications proposées au CANFER<sup>2</sup> permettraient d’intégrer les changements apportés par l’EPA des États-Unis au titre VI de la TSCA.

<sup>2</sup> Le terme CANFER est défini à l’article 20(3) du Règlement. Le terme vaut mention au Règlement et peut être utilisé dans les deux langues officielles.

(2) incorporate changes to the equations required to establish equivalence with the American Society for Testing Materials (ASTM) emission testing methods<sup>3</sup> located in the *Directive Concerning Testing for Formaldehyde Emissions*. A draft of the amended Directive may be found on the Government of Canada website at <https://www.canada.ca/en/health-canada/programs/formaldehyde-emissions-composite-wood-regulations/document.html>.

### Consultation

Since the publication of the Regulations in CGII on July 7, 2021, the Government has been engaged in discussions with key stakeholders from the composite wood products industry, including the Composite Panel Association (CPA), Retail Council of Canada (RCC), Business and Institutional Furniture Manufacturers Association (BIFMA), Kitchen Cabinet Manufacturers Association (KCMA), and the American Home Furnishings Alliance (AHFA). Stakeholders reached out to the Government for virtual meetings to discuss the Regulations and its impacts on their industry. Government officials also provided regulatory updates for members of the CPA and RCC during their annual meetings in September 2022. Stakeholders raised the following issues:

**Issue:** Requiring accredited laboratories for regular quality control testing (s. 17) is not feasible.

**Response:** The Government acknowledges that requiring accredited laboratories to carry out the routine quality control testing was not the policy intent and that a regulatory amendment would be required to address this issue.

**Issue:** Requiring importers and sellers of finished goods to keep records of all the declarations from the composite wood panels incorporated into finished goods is very burdensome.

**Response:** The Government proposes to amend the Regulations to clarify and simplify the record-keeping requirements and reduce the unanticipated burden signalled by regulated parties.

**Issue:** Minor issues dealing with non-compliant lots, including sampling and test method used for retesting,

(1) modifier les normes de rendement associées à une fréquence réduite des essais en cas d'utilisation de résines sans formaldéhyde ajouté ou à très faibles émissions de formaldéhyde;

(2) modifier les calculs utilisés pour établir une équivalence avec les méthodes d'essai de la American Society for Testing Materials (ASTM)<sup>3</sup> qui se trouvent dans la Directive relative aux essais d'émissions de formaldéhyde. Une version préliminaire de la directive modifiée se trouve sur le site Web du gouvernement du Canada à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/programmes/reglement-emissions-formaldehyde-bois-composite/document.html>.

### Consultation

Depuis la publication du Règlement dans la CGII le 7 juillet 2021, le gouvernement a participé à des discussions avec des intervenants clés de l'industrie des produits de bois composite, comme l'Association des fabricants de panneaux de composites (APFC), le Conseil canadien du commerce de détail (CCCD), la Business and Institutional Furniture Manufacturers Association (BIFMA), la Kitchen Cabinet Manufacturers Association (KCMA) et l'American Home Furnishings Alliance (AHFA). Les intervenants ont communiqué avec le gouvernement pour organiser des réunions virtuelles afin de discuter du Règlement et de ses répercussions sur l'industrie. Des représentants gouvernementaux ont fourni des mises à jour réglementaires aux membres de l'APFC et du CCCD à l'occasion de leurs réunions annuelles en septembre 2022. Les intervenants ont soulevé les préoccupations suivantes :

**Préoccupation :** Exiger que les essais de contrôle de la qualité fréquents soient effectués par des laboratoires accrédités (art. 17) n'est pas réaliste.

**Réponse :** Le gouvernement reconnaît qu'exiger que des laboratoires accrédités effectuent les essais de contrôle de la qualité routiniers n'était pas l'objectif et qu'une modification du Règlement est nécessaire pour corriger cette erreur.

**Préoccupation :** Exiger que les importateurs et les vendeurs de produits finis conservent des registres de toutes les déclarations liées aux panneaux de bois composite utilisés dans des produits finis est très contraignant.

**Réponse :** Le gouvernement propose de modifier le Règlement pour clarifier et simplifier les exigences liées à la tenue de registres et réduire le fardeau imprévu signalé par les entités réglementées.

**Préoccupation :** Des problèmes mineurs liés aux lots non conformes, notamment à la méthode d'échantillonnage

<sup>3</sup> These are the accepted industry emissions testing standards under the official standards organization ASTM International.

<sup>3</sup> Il s'agit des normes d'essai sur les émissions de l'industrie acceptées selon l'organisation de normalisation officielle, ASTM International.

and the notification period of 2 days in CANFER rather than the 72 hours permitted in TSCA.

**Response:** The Government proposes to indicate in guidance that the test method for retesting should be the same as that used to determine the non-compliant lot and proposes to amend the Regulations to allow a 72-hour notification period rather than 2 days. The Government decided to take no action on addressing the sampling for retesting, as it appears to be the result of the Regulations being organized differently than TSCA, while still achieving the same substantial effect.

**Issue:** Requiring a contact person for the third-party certifiers within the declarations is a perceived burden, as stakeholders believe the declarations must be updated every time there is a new contact person.

**Response:** The Government proposes to amend the Regulations to remove the third-party certifier contact person from the required contents of the declarations, and in the interim has clarified in guidance that a new declaration would not be required based only on the change of the third-party certifier contact person.

In addition to the targeted stakeholder consultations, the Government has been responding regularly to inquiries about the Regulations from industry stakeholders submitted through the Health Canada Formaldehyde email account ([formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca](mailto:formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca)). As of the start of December 2022, the Government has responded to more than 125 inquiries. These inquiries have covered a range of topics, with the majority of the questions pertaining to responsibilities of manufacturers, importers and retailers, especially where these responsibilities deviate from those under TSCA Title VI. There have also been a large number of inquiries from stakeholders seeking information on the role of the third-party certifiers under the Regulations.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

An Assessment of Modern Treaty Implications was conducted for the Regulations, and there were no modern treaty implications identified. It is therefore anticipated that the proposed amendments would not have any modern treaty obligations.

et d'essai utilisée pour les nouveaux essais, et le délai de signalement de deux jours prévu par CANFER plutôt que le délai de 72 h accepté par la TSCA.

**Réponse :** Le gouvernement propose d'indiquer dans les directives que la méthode d'essai employée pour tout nouvel essai devrait être la même que celle qui a été utilisée pour déceler le lot non conforme. Le gouvernement propose également de modifier le Règlement pour prolonger le délai, qui passerait de deux jours à 72 heures. Le gouvernement a décidé de ne pas effectuer de modification en ce qui concerne l'échantillonnage pour les nouveaux essais puisque cet enjeu semble découler du fait que le Règlement et la TSCA sont structurés différemment. Or, les deux textes de loi mènent essentiellement au même résultat.

**Préoccupation :** L'exigence selon laquelle les coordonnées d'une personne-ressource pour les tiers certificateurs doivent figurer dans les déclarations est perçue comme un fardeau, car les intervenants croient que la déclaration doit être modifiée à chaque fois qu'il y a une nouvelle personne-ressource.

**Réponse :** Le gouvernement propose de modifier le Règlement pour retirer l'exigence selon laquelle les coordonnées d'une personne-ressource du tiers certificateur doivent figurer dans les déclarations. Entre-temps, le gouvernement a clarifié dans une directive qu'il n'est pas nécessaire de produire une nouvelle déclaration uniquement en raison de changements liés à la personne-ressource du tiers certificateur.

En plus des consultations ciblées avec des intervenants, le gouvernement a répondu sur une base régulière à de nombreuses demandes des intervenants de l'industrie au sujet du Règlement soumises à la boîte générique de Santé Canada pour les questions liées au formaldéhyde ([formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca](mailto:formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca)). En date du début du mois de décembre 2022, le gouvernement avait répondu à plus de 125 questions. Ces questions portaient sur un large éventail de sujets. La plupart des questions étaient liées aux responsabilités des fabricants, des importateurs et des détaillants; en particulier en ce qui concerne les responsabilités du Règlement qui ne sont pas identiques à celles du titre VI de la TSCA. Santé Canada a également reçu un grand nombre de demandes d'intervenants qui souhaitaient obtenir davantage d'information sur le rôle de tiers certificateur au titre du Règlement.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le Règlement a été soumis à une évaluation des répercussions des traités modernes. Aucune incidence sur les traités modernes n'a été cernée. Par conséquent, on ne prévoit aucune obligation au titre des traités modernes liée aux modifications proposées.

### *Instrument choice*

A regulatory amendment is the only instrument available to correct the drafting oversight by modifying the Regulations. Non-regulatory options for correcting it were considered and were determined to not be viable.

### **Regulatory analysis**

#### *Costs*

Regulated parties are not expected to incur incremental costs as a result of the proposed amendments. The proposed amendments align with the original policy intent of the Regulations, by clarifying that only primary testing (and not quality control testing) must be done by an accredited laboratory. Record-keeping requirements would also be clarified.

Canadian manufacturers of composite wood panels are required to be compliant with the TSCA Title VI in order to export their products to the U.S. Given that most of them are already compliant, the proposed amendments aligning with TSCA Title VI are not expected to impose additional costs on regulated parties. Additional minor amendments to enhance enforceability and align the Regulations with U.S. EPA changes to the TSCA Title VI are not anticipated to impose additional costs on regulated parties.

Communications and compliance promotion to alert stakeholders of the proposed amendments would be undertaken and the guidance document would be updated; such costs to Government are expected to be negligible. The proposed amendments are not expected to impact Canadian consumers.

#### *Benefits*

A qualitative assessment of potential implications on regulated parties of the drafting oversight in the absence of the proposed amendments was undertaken. It was determined that stakeholders would likely incur unintended, additional compliance costs linked to routine quality control testing being performed by an accredited laboratory. The proposed amendments are designed to reduce the risk of such unintended application of the Regulations, thereby keeping impacts in line with what was assessed for the Regulations.

Stakeholders would benefit from the proposed amendments to clarify reporting and record-keeping requirements for finished goods along the composite wood

### *Choix de l'instrument*

Modifier le Règlement est le seul moyen possible pour corriger l'omission de rédaction. Le recours à des options non réglementaires pour corriger les lacunes a été envisagé, mais a été jugé non viable.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Coûts*

Les modifications proposées ne devraient pas entraîner des coûts additionnels pour les entités réglementées. Les modifications proposées permettent d'atteindre le but visé à l'origine par le Règlement. Elles permettent de clarifier que seuls les essais principaux (et non les essais de contrôle de la qualité) doivent être effectués par un laboratoire accrédité. Les exigences liées à la tenue de registres seraient également clarifiées.

Les fabricants canadiens de panneaux de bois composite doivent se conformer au titre VI de la TSCA pour pouvoir exporter leurs produits aux États-Unis. Puisque la plupart d'entre eux y sont déjà conformes, les modifications proposées qui permettent d'harmoniser le Règlement au titre VI de la TSCA ne devraient pas entraîner de coûts additionnels pour les entités réglementées. Les autres modifications mineures visant à renforcer le caractère exécutoire du Règlement et à l'harmoniser en fonction des changements apportés par l'EPA des États-Unis au titre VI de la TSCA ne devraient pas imposer de coûts supplémentaires aux entités réglementées.

Des activités de communications et de promotion de la conformité seront organisées pour aviser les intervenants des modifications proposées, et les directives seraient mises à jour. Les coûts pour le gouvernement devraient être négligeables. Les modifications proposées ne devraient pas avoir une incidence pour les consommateurs canadiens.

#### *Avantages*

Une évaluation qualitative des répercussions que pourrait avoir l'omission de rédaction pour les entités réglementées si les modifications proposées n'étaient pas mises en œuvre a été effectuée. Il a été déterminé que les intervenants devraient probablement déboursier des coûts de conformité supplémentaires et imprévus si les essais de contrôle de la qualité de routine devaient être effectués par un laboratoire accrédité. Les modifications proposées sont conçues pour que les répercussions anticipées correspondent à ce qui était prévu pour le Règlement et pour réduire le risque que le Règlement soit appliqué d'une façon qui ne respecte pas l'intention visée.

Les modifications proposées profiteraient aux intervenants. Elles permettraient de clarifier les exigences en matière de tenue de registres et de production de rapports

products supply chain. Without the proposed amendments, importers and sellers of finished goods are required to keep records of all the declarations from the composite wood panels incorporated into finished goods, which is burdensome and inconsistent with what was originally intended. The proposed amendments aim to clarify and simplify reporting and record-keeping requirements and align the associated administrative burden with what was intended in the Regulations.

Canadian composite wood products manufacturers, sellers and importers that operate in the U.S. would benefit from reduced inconsistencies and greater alignment with TSCA Title VI, given the high level of market integration between the two countries, and given that the U.S. is Canada's largest trading partner.

#### *Small business lens*

Regulated parties that are small businesses are not expected to incur additional costs as a result of the proposed amendments. Since most small businesses operate further down the supply chain, clarifying reporting and record-keeping requirements would benefit small businesses, as they would not have to incur unintended costs to maintain proof of certification of composite wood products, and collect statements of certification for each type of composite wood panel found in a finished good they sell or import. These amendments are intended to respond directly to feedback from businesses (including small businesses) to the issues described and thus reduce potential costs or risks arising from unintended consequences of the Regulations as currently drafted.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply to these proposed amendments, as there is no change (no increase or decrease) in the intended administrative burden to businesses from what was assessed for the original Regulations. While the amendments would reduce administrative burden costs, this reduction is a result of removal of requirements that were not properly captured as they were unintended, when introduced, and as such are not eligible to be used for compliance purposes under the *Red Tape Reduction Act*.

pour les produits finis dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de produits en bois composite. En l'absence des modifications proposées, les importateurs et les vendeurs de produits finis se voient contraints de tenir des registres de toutes les déclarations de panneaux de bois composite incorporés dans les produits finis; une exigence contraignante qui ne correspond pas à l'objectif qui était visé lors de rédaction du Règlement. Les modifications proposées visent à clarifier et à simplifier les exigences en matière de tenue de registres et de production de rapports et à faire en sorte que le fardeau administratif imposé aux entités réglementées corresponde à ce qui était prévu à la conception du Règlement.

Étant donné le haut niveau d'intégration au marché des produits et le fait que les États-Unis constituent le plus important partenaire commercial du Canada, les fabricants, vendeurs et importateurs de produits de bois composite canadiens qui exercent leurs activités aux États-Unis bénéficieraient d'une réduction des incohérences et d'une plus grande harmonisation du Règlement au titre VI de la TSCA.

#### *Lentille des petites entreprises*

Les petites entreprises qui font partie des entités réglementées ne devraient pas avoir à déboursier des coûts additionnels à la suite des modifications proposées. Puisque la plupart des petites entreprises exercent leurs activités plus loin dans la chaîne d'approvisionnement, elles bénéficieraient de la clarification des exigences en matière de tenue de registres et de production de rapports. En effet, grâce à ces clarifications, les petites entreprises n'auraient pas à assumer des coûts imprévus liés aux preuves de certification des produits de bois composite et à l'obtention de mentions de certification pour chaque type de panneau de bois composite qui se trouve dans les produits finis qu'elles importent ou vendent. Ces modifications permettraient au gouvernement de prendre des mesures directes à la suite des commentaires formulés par les entreprises (y compris des petites entreprises) en ce qui concerne les enjeux abordés plus haut. Les modifications entraîneraient une réduction des risques ou des coûts qui pourraient survenir en raison de répercussions non intentionnelles liées à la version actuelle du Règlement.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications proposées, car les entreprises ne devraient constater aucun changement (aucune augmentation ou diminution) en ce qui concerne le fardeau administratif par rapport à ce qui était prévu à l'origine pour le Règlement. Bien que les modifications auraient pour effet de réduire les coûts du fardeau administratif, cette réduction serait attribuable au retrait d'exigences ayant été instaurées de façon non intentionnelle qui ne correspondaient pas au but recherché. Par conséquent, leur retrait ne peut pas être pris en compte à des fins de conformité au titre de la *Loi sur la réduction de la paperasse*.



### *Regulatory cooperation and alignment*

The Regulations align with U.S. TSCA Title VI on formaldehyde emission limits, product types covered and the need for certified oversight of emissions testing. The proposed amendments would maintain alignment with TSCA Title VI to the extent possible, by incorporating into CANFER the changes to the U.S. Rule adopted on February 21, 2023. These amendments would not impact existing differences between CANFER and TSCA Title VI, addressing unique Canadian circumstances and the Canadian legal and legislative framework. The proposed amendments are not expected to have other impacts on regulatory cooperation.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the [Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals](#), a strategic environmental assessment (SEA) was completed for Canada's Chemical Management Plan (CMP). The proposed amendments fall within the scope of the SEA conducted for the CMP, which indicated the CMP would have a positive effect on the environment and human health.

### *Gender-based analysis plus*

A gender-based analysis plus (GBA+) was conducted for the Regulations. No impacts based on gender, sex, age, language, education, geography, culture, ethnicity, income, ability, sexual orientation, and gender identity have been identified for the proposed amendments. No concerns have been expressed by stakeholders or the public regarding the proposed amendments.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

Compliance promotion and enforcement activities for the existing Regulations will continue for the regulated parties. As the Regulations are made under CEPA, enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA.<sup>4</sup> This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, tickets, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA violation). In addition, the Policy

<sup>4</sup> <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/canadian-environmental-protection-act-registry/publications/compliance-enforcement-policy.html#toc>

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Règlement est harmonisé avec le titre VI de la TSCA en ce qui concerne les limites d'émissions de formaldéhyde, les types de produits visés et la nécessité d'exercer une surveillance certifiée des essais sur les émissions. Les modifications proposées permettraient d'harmoniser le Règlement et le titre VI de la TSCA dans la mesure du possible par l'intégration au CANFER des changements apportés à la TSCA des États-Unis le 21 février 2023. Ces modifications n'auraient pas d'incidence sur les différences entre CANFER et le titre VI de la TSCA qui sont dues au contexte canadien unique et au cadre juridique et législatif canadien. Les modifications proposées ne devraient pas avoir d'autres répercussions sur la coopération en matière de réglementation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la [Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes](#), une évaluation environnementale stratégique (EES) sur le Plan de gestion des produits chimiques (PGPC) du Canada a été réalisée. Les modifications proposées s'inscrivent dans la portée de l'EES sur le PGPC. Cette évaluation a conclu que le PGPC aurait un effet positif sur l'environnement et la santé humaine.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Une analyse comparative entre les sexes plus » (ACS Plus) a été réalisée pour le Règlement. Aucune répercussion fondée sur le genre, le sexe, l'âge, la langue, l'éducation, la géographie, la culture, l'origine ethnique, le revenu, la capacité, l'orientation sexuelle et l'identité de genre n'a été détectée pour les modifications proposées. Les intervenants et le public n'ont exprimé aucune préoccupation au sujet des modifications proposées.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Les activités de promotion de la conformité et d'application de la loi prévues par le Règlement continueront de s'appliquer aux entités réglementées. Comme le Règlement découle de la LCPE, les agents d'application de la loi, lors de l'évaluation de la conformité au Règlement, devront mettre en application la Politique d'observation et d'application de la LCPE<sup>4</sup>. Cette politique définit l'éventail des interventions possibles en cas d'infraction présumée, lesquelles comprennent l'émission d'avertissements, d'ordres, d'ordonnances d'exécution en matière de protection de l'environnement, de contraventions, d'ordres ministériels, d'injonctions, de poursuites criminelles et de

<sup>4</sup> <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/publications/politique-observation-application.html>

explains when the Government of Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

The proposed amendments are proposed to come into force three months following publication in the *Canada Gazette*, Part II.

### Contacts

Andrew Beck  
Director  
Risk Management Bureau  
Safe Environments Directorate  
Health Canada  
269 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Email: [formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca](mailto:formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Environment and Climate Change Canada  
200 Sacré-Cœur Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [darv-ravd@ec.gc.ca](mailto:darv-ravd@ec.gc.ca)

mesures de rechange en matière de protection de l'environnement (lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE). De plus, la Politique précise les cas où le gouvernement du Canada pourra avoir recours à des poursuites au civil intentées par l'État pour le recouvrement de certains frais.

Il est suggéré que les modifications proposées entrent en vigueur trois mois après leur publication dans la *Gazette du Canada*, Partie II.

### Personnes-ressources

Andrew Beck  
Directeur  
Bureau de la gestion du risque  
Direction de la sécurité des milieux  
Santé Canada  
269, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Courriel : [formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca](mailto:formaldehyde-formaldehyde@hc-sc.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur  
Division d'analyse réglementaire et valuation  
Environnement et Changement climatique Canada  
200, boulevard Sacré-Cœur  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [darv-ravd@ec.gc.ca](mailto:darv-ravd@ec.gc.ca)

---

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, under subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, that the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, under subsection 93(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the

---

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, que la gouverneure en conseil, sur avis conforme du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 93(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de la même loi. Ceux

---

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

---

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

reasons for the objection. Persons filing comments are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website. Persons filing comments by any other means, and persons filing a notice of objection, should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and send the comments or notice of objection to Director, Forest Products and Fisheries Act Division, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec, K1A 0H3 (email: [formaldehyde@ec.gc.ca](mailto:formaldehyde@ec.gc.ca)).

A person who provides the information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, June 8, 2023

Wendy Nixon  
Assistant Clerk of the Privy Council

## Regulations Amending the Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations

### Amendments

**1 (1) Section 1 of the *Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

***accredited laboratory*** means a laboratory that meets the following conditions at the relevant time:

- (a)** it is accredited
  - (i)** under the International Organization for Standardization standard ISO/IEC 17025, entitled *General requirements for the competence of testing and calibration laboratories*, by an accrediting body that is a signatory to the International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement, or
  - (ii)** under the *Environment Quality Act*, CQLR, c. Q-2; and
- (b)** the scope of its accreditation includes testing to measure formaldehyde emissions from composite wood panels or laminated products. (*laboratoire accrédité*)

qui présentent des observations sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. Ceux qui présentent leurs observations par tout autre moyen, ainsi que ceux qui présentent un avis d'opposition, sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout au directeur, Division des produits forestiers et Loi sur les pêches, 351, ministère de l'Environnement, Boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : [formaldehyde@ec.gc.ca](mailto:formaldehyde@ec.gc.ca)).

Quiconque fournit des renseignements au ministre de l'Environnement peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 8 juin 2023

La greffière adjointe du Conseil privé  
Wendy Nixon

## Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite

### Modifications

**1 (1) L'article 1 du *Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***laboratoire accrédité*** Laboratoire qui, au moment considéré, répond aux conditions suivantes :

- a)** il est accrédité :
  - (i)** soit selon la norme ISO/CEI 17025 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais*, par un organisme d'accréditation signataire de l'accord intitulé International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement,
  - (ii)** soit en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, ch. Q-2;
- b)** la portée de son accréditation comprend la mise à l'essai pour mesurer les émissions de formaldéhyde provenant de panneaux de bois composite ou de produits lamellés. (*accredited laboratory*)

<sup>1</sup> SOR/2021-148

<sup>1</sup> DORS/2021-148

**(2) The definition *Directive* in section 1 of the Regulations is replaced by the following:**

**Directive** means the *Directive concerning testing for formaldehyde emissions*, dated June 2023 and published by the Government of Canada on its website. (*Directive*)

**2 The Regulations are amended by adding the following after section 4:**

**Non-application — installers**

**4.1** For the purposes of these Regulations, a person that only installs composite wood products is not considered to be a person that sells or offers those products for sale.

**3 Section 5 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

**(b.1)** the person retains a copy of the attestation referred to in section 19.1 in respect of the product types that are incorporated into the component parts or finished goods, in accordance with subsection 29(1.1), paragraph (1.2)(a) or subsection 30.1(1), as the case may be; and

**4 (1) The portion of subsection 7(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Frequency**

**(2)** The testing and verification must be performed during the 90-day period that begins on the day the specimen is selected and the selection must be performed four times annually, beginning during the following periods:

**5 Paragraph 10(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** for all types of composite wood panels, 0.04 ppm for 90% of the results of the tests referred to in subsection (2) and performed in accordance with subsections 7(1) and 8(1).

**6 Paragraph 11(5)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** for all types of composite wood panels and laminated products, 0.04 ppm for 90% of the results of the tests referred to in subsection (2) and performed in accordance with subsections 7(1) and 8(1).

**(2) La définition de *directive*, à l'article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

**directive** La *Directive relative aux essais d'émissions de formaldéhyde* en date de juin 2023 publiée par le gouvernement du Canada sur son site Web. (*Directive*)

**2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :**

**Non-application — installateur**

**4.1** Pour l'application du présent règlement, s'agissant de produits de bois composite, la personne qui n'en fait que l'installation n'est pas considérée comme une personne qui vend ou met en vente de tels produits.

**3 L'article 5 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

**b.1)** elle conserve une copie de l'attestation visée à l'article 19.1 à l'égard des types de produits qui sont incorporés dans les composants ou dans les produits finis, conformément au paragraphe 29(1.1), à l'alinéa (1.2)a) ou au paragraphe 30.1(1), selon le cas;

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

**Fréquence**

**(2)** L'essai et la vérification sont effectués pendant la période de quatre-vingt dix jours qui commence le jour de la sélection de l'échantillon; la sélection est effectuée quatre fois par année pendant les périodes suivantes, soit :

**5 L'alinéa 10(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** s'agissant de tout type de panneau de bois composite, en ce qui concerne 90 % des résultats obtenus lors des essais visés au paragraphe (2) et effectués conformément aux paragraphes 7(1) et 8(1), 0,04 ppm.

**6 L'alinéa 11(5)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** s'agissant de tout type de panneau de bois composite ou de tout type de produit lamellé, en ce qui concerne 90 % des résultats obtenus lors des essais visés au paragraphe (2) et effectués conformément aux paragraphes 7(1) et 8(1), 0,04 ppm.

**7 Subsections 16(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:****Re-test**

**(4)** For the purpose of subsection (2), a non-compliant lot is re-tested

**(a)** in the case of a non-compliant lot for which the testing referred to in subsection (1) was performed in accordance with subsection 7(1), by selecting a specimen from the lot, testing it and verifying the test in accordance with subsection 7(1); or

**(b)** in the case of a non-compliant lot for which the testing referred to in subsection (1) was performed in accordance with subsection 8(1), by selecting three specimens from three bundles in the lot, testing them and verifying the tests in accordance with subsection 8(1), and then averaging the results of those three tests.

**Notice of non-compliance to purchaser**

**(5)** A person that has sold a composite wood panel or laminated product from a non-compliant lot must provide written notice of the non-compliance to the purchaser within 72 hours after the day on which the person becomes aware of the non-compliance.

**8 Section 17 of the Regulations and the heading before it are repealed.****9 Paragraph 18(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** it is an accredited laboratory or it has access to an accredited laboratory that uses ASTM D6007 or ASTM E1333, as the case may be.

**10 (1) The portion of subsection 19(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:****Contents of declaration**

**(2)** The declaration of certification must be produced in English or French or both languages and include

**(2) Paragraph 19(2)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**a)** le nom du tiers certificateur ou le numéro qui lui a été attribué par l'Environmental Protection Agency des États-Unis;

**(3) Paragraph 19(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** the civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address of the third-party certifier;

**7 Les paragraphes 16(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :****Nouvel essai**

**(4)** Le nouvel essai visé au paragraphe (2) est effectué :

**a)** dans le cas où la mise à l'essai visée au paragraphe (1) a été effectuée conformément au paragraphe 7(1), par la sélection et la mise à l'essai d'un échantillon du lot et la vérification de l'essai, conformément au paragraphe 7(1);

**b)** dans le cas où la mise à l'essai visée au paragraphe (1) a été effectuée conformément au paragraphe 8(1), par la sélection et la mise à l'essai de trois échantillons provenant de trois paquets du lot et la vérification de ces trois essais conformément au paragraphe 8(1), et le calcul de la moyenne des résultats de ceux-ci.

**Avis de non-conformité à l'acheteur**

**(5)** La personne qui a vendu le panneau de bois composite ou le produit lamellé appartenant à un lot non conforme avise par écrit l'acheteur de la non-conformité dans les soixante-douze heures suivant la date à laquelle elle en prend connaissance.

**8 L'article 17 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.****9 L'alinéa 18(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** il est un laboratoire accrédité ou il a accès à un laboratoire accrédité qui utilise les normes ASTM D6007 ou ASTM E1333, selon le cas.

**10 (1) Le passage du paragraphe 19(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :****Contenu de la déclaration**

**(2)** La déclaration de certification est produite en français, en anglais ou dans les deux langues et comprend les éléments suivants :

**(2) L'alinéa 19(2)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a)** le nom du tiers certificateur ou le numéro qui lui a été attribué par l'Environmental Protection Agency des États-Unis;

**(3) L'alinéa 19(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique du tiers certificateur;

**(b.1)** the name of the manufacturer and civic and postal addresses of the location at which the product type is manufactured;

**11 The Regulations are amended by adding the following after section 19:**

**Attestation**

**19.1 (1)** A manufacturer of component parts or finished goods may produce an attestation for the component parts or finished goods it manufactures if a declaration of certification has been produced under paragraphs 19(1)(a) or (b) for each product type that is incorporated into the component part or finished good.

**Contents of attestation**

**(2)** The attestation must be produced in English or French or both languages and include the following information:

**(a)** the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address of the manufacturer referred to in subsection (1); and

**(b)** in relation to the third party certifier that is referred to in every declaration of certification that has been produced by the manufacturer referred to in subsection 19(1)

**(i)** the name of the third-party certifier, or the number assigned to the third-party certifier by the United States Environmental Protection Agency; and

**(ii)** the civic and postal addresses, telephone number and, if any, email addresses of the third-party certifier.

**Invalidity — attestation**

**(3)** The attestation ceases to be valid if the declaration of certification for a product type that is incorporated into the component part or finished good ceases to be valid in one of the cases set out in subsection 19(3).

**New attestation**

**(4)** If the attestation ceases to be valid and the manufacturer referred to in subsection 19(1) amends the declaration of certification to reflect that it is valid again for the product type or produces a new declaration of certification for that product type in accordance with subsection 19(4), the manufacturer referred to in subsection (1) may amend the attestation to reflect that it is valid again or may produce a new attestation.

**12 Subparagraph 20(1)(c)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**(i)** si le type de produit est conforme ou certifié conformément au titre VI de la TSCA, la mention

**b.1)** le nom du fabricant et les adresses municipale et postale du lieu où le type de produit est fabriqué;

**11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :**

**Attestation**

**19.1 (1)** Le fabricant de composants ou de produits finis peut produire une attestation à l'égard des composants et des produits finis qu'il fabrique, si une déclaration de certification a été produite en vertu des alinéas 19(1)a) ou b) pour chaque type de produit qui y est incorporé.

**Contenu de l'attestation**

**(2)** L'attestation est produite en français, en anglais ou dans les deux langues et comprend les renseignements suivants :

**a)** les nom, adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique du fabricant visé au paragraphe (1);

**b)** s'agissant du tiers certificateur qui est visé dans chaque déclaration de certification qui a été produite par le fabricant visé au paragraphe 19(1) :

**(i)** le nom du tiers certificateur ou le numéro qui lui a été attribué par l'Environmental Protection Agency des États-Unis;

**(ii)** les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique du tiers certificateur.

**Invalidité — attestation**

**(3)** L'attestation cesse d'être valide si la déclaration de certification à l'égard d'un type de produit qui est incorporé dans le composant ou le produit fini cesse d'être valide par application du paragraphe 19(3).

**Nouvelle attestation**

**(4)** Si l'attestation cesse d'être valide et que le fabricant visé au paragraphe 19(1) ou bien modifie la déclaration de certification afin de refléter le fait qu'elle est à nouveau valide à l'égard d'un type de produit, ou bien produit une nouvelle déclaration de certification à l'égard du type de produit conformément au paragraphe 19(4), le fabricant visé au paragraphe (1) peut soit modifier l'attestation afin de refléter le fait qu'elle est à nouveau valide, soit produire une nouvelle attestation.

**12 Le sous-alinéa 20(1)c)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(i)** si le type de produit est conforme ou certifié conformément au titre VI de la TSCA, la mention

« conforme au titre VI de la TSCA / TSCA Title VI compliant » ou « certifié conformément au titre VI de la TSCA / TSCA Title VI certified », ainsi que le nom du tiers certificateur qui a certifié les panneaux de bois composite ou le numéro attribué par l'Environmental Protection Agency des États-Unis au tiers certificateur,

**13 (1) Subsection 26(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (c):**

**(c.1)** in respect of the composite wood panels or laminated products sold by the manufacturer,

**(i)** the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address of the purchaser,

**(ii)** the purchase order number or the invoice number and the production volume purchased, expressed in square metres,

**(iii)** the total production volume, expressed in square metres, of composite wood panels and laminated products manufactured and sold in Canada, and

**(iv)** a copy of each label required under subsection 20(1);

**(c.2)** in respect of the shipping of composite wood panels or laminated products, the shipping invoice number;

**(2) Paragraph 26(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins de conservation et si le fabricant avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(3) Subsection 26(3) of the Regulations is replaced by the following:**

**Disclosure to Minister**

**(3)** On request, the manufacturer must provide the Minister with any of the information and documents referred to in subsection (1) within 14 days after the day on which the request is made.

**(4) Subsections 26(5) and (6) of the Regulations are repealed.**

**14 (1) Paragraph 27(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins

« conforme au titre VI de la TSCA / TSCA Title VI compliant » ou « certifié conformément au titre VI de la TSCA / TSCA Title VI certified », ainsi que le nom du tiers certificateur qui a certifié les panneaux de bois composite ou le numéro attribué par l'Environmental Protection Agency des États-Unis au tiers certificateur,

**13 (1) Le paragraphe 26(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :**

**c.1)** à l'égard des panneaux de bois composite ou des produits lamellés qu'il vend :

**(i)** les nom, adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique de l'acheteur,

**(ii)** le numéro du bon de commande ou de la facture et le volume de production, exprimé en mètres carrés,

**(iii)** le volume total de production, exprimé en mètres carrés, de panneaux de bois composite et de produits lamellés fabriqués et vendus au Canada,

**(iv)** une copie de toute étiquette exigée par le paragraphe 20(1);

**c.2)** à l'égard de l'expédition de panneaux de bois composite ou de produits lamellés, le numéro de la facture d'expédition;

**(2) L'alinéa 26(2)(b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins de conservation et si le fabricant avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(3) Le paragraphe 26(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Communication au ministre**

**(3)** Le fabricant fournit au ministre, sur demande, tout document et tout renseignement visés au paragraphe (1) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

**(4) Les paragraphes 26(5) et (6) du même règlement sont abrogés.**

**14 (1) L'alinéa 27(2)(b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins

de conservation et si le fabricant avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(2) Subsection 27(3) of the Regulations is replaced by the following:**

**Disclosure to Minister**

**(3)** On request, the manufacturer must provide the Minister with any of the information and documents referred to in subsection (1) within 14 days after the day on which the request is made.

**15 (1) Subsection 28(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a), by adding “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

**(c)** in respect of the composite wood panels or the laminated products that are imported by the importer,

**(i)** the name of the manufacturer of the composite wood panels or laminated products and the civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address of its principal place of business,

**(ii)** the lot number or date of manufacture of any composite wood panel or laminated product,

**(iii)** the name of the supplier of the composite wood panels or laminated products, if different from the manufacturer referred to in subparagraph (i), and the civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address of its principal place of business, and

**(iv)** the date on which the importer purchased any composite wood panel or laminated product.

**(2) Paragraph 28(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins de conservation et si l'importateur avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(3) Subsection 28(3) of the Regulations is replaced by the following:**

**Disclosure to Minister**

**(3)** On request, the importer must provide the Minister with any of the information and documents referred to in subsection (1) within 14 days after the day on which the request is made.

de conservation et si le fabricant avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(2) Le paragraphe 27(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Communication au ministre**

**(3)** Le fabricant fournit au ministre, sur demande, tout document et tout renseignement visés au paragraphe (1) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

**15 (1) Le paragraphe 28(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

**c)** à l'égard des panneaux de bois composite ou des produits lamellés qu'il importe :

**(i)** le nom du fabricant des panneaux de bois composite ou des produits lamellés et les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique de son principal établissement,

**(ii)** le numéro de lot ou la date de fabrication de tout panneau de bois composite ou de tout produit lamellé,

**(iii)** le nom du fournisseur des panneaux de bois composite ou des produits lamellés, si ce dernier n'est pas le fabricant visé au sous-alinéa (i), ainsi que les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique de son principal établissement,

**(iv)** la date à laquelle il a acheté tout panneau de bois composite ou tout produit lamellé.

**(2) L'alinéa 28(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** à tout autre endroit au Canada où il peut être examiné, si le registre a été déplacé à cet endroit à des fins de conservation et si l'importateur avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(3) Le paragraphe 28(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Communication au ministre**

**(3)** L'importateur fournit au ministre, sur demande, tout document et tout renseignement visés au paragraphe (1) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.



**(4) Paragraphs 28(4)(a) to (d) of the Regulations are repealed.****(5) Subsection 28(5) of the French version of the Regulations is replaced by the following:****Délai — communication additionnelle**

(5) L'importateur fournit au ministre les renseignements visés au paragraphe (4), en français, en anglais ou dans les deux langues, soit dans les quarante jours suivant la date de la demande, soit dans les soixante jours suivant cette date si les renseignements doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

**16 (1) Subsections 29(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:****Manufacturer — component parts or finished goods**

**29 (1)** A manufacturer of component parts or finished goods must retain, in English or French or both languages, a copy of the declaration of certification referred to in section 19 for the product types that are incorporated into the component parts or finished goods.

**Manufacturer — attestation**

**(1.1)** A manufacturer of component parts or finished goods must retain, in English or French or both languages, a copy of the attestation referred to in section 19.1 for the component parts or finished goods that it manufactures.

**Importer — component parts or finished goods**

**(1.2)** An importer of component parts or finished goods must retain a record of the following information and documents in English or French or both languages:

- (a)** a copy of every attestation referred to in paragraph (1.1) for the component parts or finished goods that it imports; and
- (b)** the date on which the importer purchased any component part or finished good.

**Exempted laminated products**

**(2)** Despite subsection (1), for any laminated product referred to in subsections 7(4) and 8(5) that is incorporated into a component part or finished good, the manufacturer must retain a copy of the declaration of certification referred to in section 19 only for any composite wood panel that constitutes the core or platform of the laminated product.

**(2) Subsections 29(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:****Retention period and location — manufacturer**

**(4)** The declaration of certification referred to in subsections (1) and (2), the attestation referred to in

**(4) Les alinéas 28(4)a) à d) du même règlement sont abrogés.****(5) Le paragraphe 28(5) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Délai — communication additionnelle**

(5) L'importateur fournit au ministre les renseignements visés au paragraphe (4), en français, en anglais ou dans les deux langues, soit dans les quarante jours suivant la date de la demande, soit dans les soixante jours suivant cette date si les renseignements doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

**16 (1) Les paragraphes 29(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :****Fabricant — composants ou produits finis**

**29 (1)** Le fabricant de composants ou de produits finis conserve, en français, en anglais ou dans les deux langues, une copie de la déclaration de certification visée à l'article 19 à l'égard des types de produits qui sont incorporés dans les composants ou dans les produits finis.

**Fabricant — attestation**

**(1.1)** Le fabricant de composants ou de produits finis conserve, en français, en anglais ou dans les deux langues, une copie de l'attestation visée à l'article 19.1 à l'égard des composants ou des produits finis qu'il fabrique.

**Importateur — composants ou produits finis**

**(1.2)** L'importateur de composants ou de produits finis tient un registre contenant les documents et les renseignements ci-après, en français, en anglais ou dans les deux langues :

- a)** une copie de chaque attestation visée au paragraphe (1.1) à l'égard des composants ou des produits finis qu'il importe;
- b)** la date à laquelle il a acheté tout composant ou tout produit fini.

**Produits lamellés exemptés**

**(2)** Malgré le paragraphe (1), le fabricant conserve une copie de la déclaration de certification visée à l'article 19 à l'égard du produit lamellé visé aux paragraphes 7(4) et 8(5) qui est incorporé dans un composant ou un produit fini, mais seulement en ce qui concerne tout panneau de bois composite constituant l'âme ou la plateforme du produit lamellé.

**(2) Les paragraphes 29(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :****Lieu et période de conservation — fabricant**

**(4)** La déclaration de certification visée aux paragraphes (1) et (2), l'attestation visée au paragraphe (1.1) et

subsection (1.1), and the notice and information referred to in subsection (3) must be retained for a period of five years after the day on which they are made at one of the following locations:

- (a)** the manufacturer's principal place of business in Canada; or
- (b)** any other place in Canada where they can be inspected, if the manufacturer notifies the Minister of the civic address of that place within 30 days after the day on which they are moved to that place for retention.

#### **Retention period and location — importer**

**(4.1)** The attestation referred to in subsection (1.1) must be retained for a period of five years after the day on which it is made at one of the following locations:

- (a)** the importer's principal place of business in Canada; or
- (b)** any other place in Canada where it can be inspected, if the importer notifies the Minister of the civic address of that place within 30 days after the day on which it is moved to that place for retention.

#### **Disclosure to Minister — manufacturer**

**(5)** On request, the manufacturer must provide the Minister with a copy of the declaration of certification referred to in subsections (1) and (2), a copy of the attestation referred to in subsection (1.1), and a copy of any written notice and information referred to in subsection (3) within 14 days after the day on which the request is made.

#### **Disclosure to Minister — importer**

**(5.1)** On request, the importer must provide the Minister with a copy of the attestation referred to in subsection (1.1) within 14 days after the day on which the request is made.

#### **(3) Paragraph 29(6)(d) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

- d)** la date à laquelle il a acheté tout composant ou de tout produit fini.

#### **(4) Subsection 29(7) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

##### **Délai — communication additionnelle**

**(7)** L'importateur fournit au ministre les renseignements visés au paragraphe (6), en français, en anglais ou dans les deux langues, soit dans les quarante jours suivant la date de la demande, soit dans les soixante jours suivant cette date si les renseignements doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

l'avis et les renseignements visés au paragraphe (3) sont conservés à l'un des endroits ci-après pendant une période de cinq ans suivant la date de leur création :

- a)** au principal établissement du fabricant au Canada;
- b)** à tout autre endroit au Canada où ils peuvent être examinés, s'ils ont été déplacés à cet endroit à des fins de conservation et si le fabricant avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

#### **Lieu et période de conservation — importateur**

**(4.1)** L'attestation visée au paragraphe (1.1) est conservée à l'un des endroits ci-après pendant une période de cinq ans suivant la date de sa création :

- a)** au principal établissement de l'importateur au Canada;
- b)** à tout autre endroit au Canada où elle peut être examinée, si elle a été déplacée à cet endroit à des fins de conservation et si l'importateur avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

#### **Communication au ministre — fabricant**

**(5)** Le fabricant fournit au ministre, sur demande, une copie de la déclaration de certification visée aux paragraphes (1) et (2), une copie de l'attestation visée au paragraphe (1.1) et une copie de tout avis écrit et les renseignements visés au paragraphe (3) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

#### **Communication au ministre — importateur**

**(5.1)** L'importateur fournit au ministre, sur demande, une copie de l'attestation visée au paragraphe (1.1) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

#### **(3) L'alinéa 29(6)d) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- d)** la date à laquelle il a acheté tout composant ou de tout produit fini.

#### **(4) Le paragraphe 29(7) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

##### **Délai — communication additionnelle**

**(7)** L'importateur fournit au ministre les renseignements visés au paragraphe (6), en français, en anglais ou dans les deux langues, soit dans les quarante jours suivant la date de la demande, soit dans les soixante jours suivant cette date si les renseignements doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

**17 (1) Subsections 30(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:****Seller — panels or laminated products**

**30 (1)** A person that sells or offers for sale composite wood panels or laminated products must retain, in English or French or both languages, a copy of the declaration of certification referred to in section 19 for the product types that it sells or offers for sale.

**Exempted laminated products**

**(2)** Despite subsection (1), for any laminated product referred to in subsections 7(4) and 8(5) that the person sells or offers for sale, the person must retain a copy of the declaration of certification referred to in section 19 only for any composite wood panel that constitutes the core or platform of the laminated product.

**(2) Paragraph 30(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** any other place in Canada where it can be inspected, if the person notifies the Minister of the civic address of that place within 30 days after the day on which it is moved to that place for retention.

**(2) The Regulations are amended by adding the following after subsection 30(3):****Disclosure to Minister — seller**

**(4)** On request, the person referred to in subsection (1) must provide the Minister with a copy of the declaration of certification referred to in subsections (1) and (2) within 14 days after the day on which the request is made.

**18 The Regulations are amended by adding the following after section 30:****Seller — component parts or finished goods**

**30.1 (1)** A person that sells or offers for sale component parts or finished goods must retain, in English or French or both languages, a copy of the finished goods attestation referred to in section 19.1 for the component parts or finished goods that it sells or offers for sale.

**Retention period and location**

**(2)** The finished goods attestation must be retained for a period of five years after the day on which it is made at one of the following locations:

**(a)** the person's principal place of business in Canada; or

**(b)** any other place in Canada where it can be inspected, if the person notifies the Minister of the civic address of that place within 30 days after the day on which it is moved to that place for retention.

**17 (1) Les paragraphes 30(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :****Vendeur — panneaux ou produits lamellés**

**30 (1)** La personne qui vend ou met en vente des panneaux de bois composite ou des produits lamellés conserve, en français, en anglais ou dans les deux langues, une copie de la déclaration de certification visée à l'article 19 à l'égard des types de produits qu'elle vend ou met en vente.

**Produits lamellés exemptés**

**(2)** Malgré le paragraphe (1), la personne qui vend ou met en vente tout produit lamellé visé aux paragraphes 7(4) et 8(5) conserve une copie de la déclaration de certification visée à l'article 19, mais seulement en ce qui concerne tout panneau de bois composite constituant l'âme ou la plateforme du produit lamellé.

**(2) L'alinéa 30(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(b)** à tout autre endroit où elle peut être examinée, si elle a été déplacée à cet endroit à des fins de conservation et si la personne avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**(3) Le même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe 30(3), de ce qui suit :****Communication au ministre — vendeur**

**(4)** La personne visée au paragraphe (1) fournit au ministre, sur demande, une copie de la déclaration de certification visée aux paragraphes (1) et (2) dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

**18 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 30, de ce qui suit :****Vendeur — composants ou produits finis**

**30.1 (1)** La personne qui vend ou met en vente des composants ou des produits finis conserve, en français, en anglais ou dans les deux langues, une copie de l'attestation visée à l'article 19.1 à l'égard des composants ou des produits finis qu'elle vend ou met en vente.

**Lieu et période de conservation**

**(2)** L'attestation est conservée à l'un des endroits ci-après pendant une période de cinq ans suivant la date de sa création :

**(a)** au principal établissement de la personne au Canada;

**(b)** à tout autre endroit où elle peut être examinée, si elle a été déplacée à cet endroit à des fins de conservation et si la personne avise le ministre de l'adresse municipale de cet endroit dans les trente jours suivant la date du déplacement.

**Disclosure to Minister – seller**

**(3)** On request, the person referred to in subsection (1) must provide the Minister with a copy of the finished goods attestation within 14 days after the day on which the request is made.

**19 Section 33 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**Produit lamellé**

**33** Les articles 5 à 9, 11 à 19 et 26 à 30 ne s'appliquent pas à l'égard du produit lamellé, à l'exclusion de l'âme ou de la plateforme, pendant une période de cinq ans à compter de suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

**Coming into Force**

**20** These Regulations come into force on the 90th day after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**Communication au ministre – vendeur**

**(3)** La personne visée au paragraphe (1) fournit au ministre, sur demande, une copie de l'attestation dans les quatorze jours suivant la date de la demande.

**19 L'article 33 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Produit lamellé**

**33** Les articles 5 à 9, 11 à 19 et 26 à 30 ne s'appliquent pas à l'égard du produit lamellé, à l'exclusion de l'âme ou de la plateforme, pendant une période de cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

**Entrée en vigueur**

**20** Le présent règlement entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

## Tents Regulations

### Statutory authority

Canada Consumer Product Safety Act

### Sponsoring department

Department of Health

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Executive summary

**Issues:** The *Tents Regulations* help protect people of Canada from injuries and deaths caused by tent fires in Canada by specifying fire-safety labelling and flammability performance requirements for tents. The *Tents Regulations* incorporate by reference specific sections of an industry standard that addresses the flammability issues associated with tent materials commonly used at the time the regulation was enacted, namely, paraffin-coated cotton canvas. The performance requirements in this industry standard are now less suited to address the flammability hazards of the types of tent materials sold in the market today. The current requirements may inhibit using tent materials that would likely be deemed safe from a risk perspective, and tent manufacturers may apply flame retardant chemicals to tent materials in order to comply with the requirements.

**Description:** Health Canada is proposing to replace the current flammability and fire-safety labelling requirements in the *Tents Regulations* with contemporary requirements developed by the Canadian General Standards Board in their standard entitled CAN/CGSB-182.1-2020 *Flammability and Labelling Requirements for Tents* (the CGSB standard). Health Canada is also proposing to add flammability performance and fire-safety labelling requirements to the *Toys Regulations* in order to continue regulating children's play tents not intended to be used as outdoor shelters because Health Canada proposes to exclude them from the *Tents Regulations*. Finally, Health Canada is proposing amendments to the *Textile Flammability*

## Règlement sur les tentes

### Fondement législatif

Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation

### Ministère responsable

Ministère de la Santé

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

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Résumé

**Enjeux :** Le *Règlement sur les tentes* aide à protéger la population du Canada du risque de blessures et de décès causés par les incendies de tentes au Canada en précisant les exigences relatives à l'étiquetage de sécurité incendie et à l'inflammabilité des tentes. Le *Règlement sur les tentes* incorpore par renvoi certains articles issus d'une norme sectorielle qui vise des problèmes d'inflammabilité associés à des matériaux qui étaient généralement utilisés pour la fabrication de tentes au moment où le règlement est entré en vigueur, c'est-à-dire la toile de coton enduite de paraffine. Les exigences en matière de rendement de cette norme sectorielle sont moins adaptées à cerner les dangers d'inflammabilité reliés aux types de matériaux pour tentes vendues sur le marché actuel. Les exigences actuelles sont non seulement à même de faire obstacle à l'utilisation des matériaux qui, à l'égard du risque, sont considérés comme sûrs, mais il est également possible qu'un fabricant de tentes ait recours à des substances chimiques ignifuges pour s'y conformer.

**Description :** Santé Canada propose de remplacer les exigences en matière d'inflammabilité et d'étiquetage de sécurité incendie du *Règlement sur les tentes* par des exigences modernisées fixées par l'Office des normes générales du Canada (ONGC) dans la norme CAN/CGSB-182.1-2020 intitulée *Exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage des tentes* (la norme de l'ONGC). Santé Canada propose en outre d'ajouter au *Règlement sur les jouets* des exigences relatives au rendement d'inflammabilité et à l'étiquetage de sécurité incendie afin d'encadrer les tentes de jeu pour enfants qui ne sont pas conçues pour un usage à l'extérieur, étant donné que Santé Canada a proposé d'exclure ces produits du *Règlement sur les tentes*.

*Regulations* to exclude from those regulations products that are regulated under the *Toys Regulations*.

**Rationale:** The proposal seeks to improve on the requirements in the *Tents Regulations* and *Toys Regulations* by continuing to provide health and safety protections to people of Canada from flammability hazards posed by tents and children's play tent products, while reducing regulatory burden for industry and benefiting people of Canada by helping to reduce exposure to flame retardant chemicals. Costs to manufacturers are expected to be low, as previous equipment utilized for testing tents can continue to be used for the proposed requirements. Some tent manufacturers have reported they are already testing their products to the CGSB standard. Flexible transition periods are proposed to reduce the impact to businesses while at the same time protecting the health and safety of people of Canada.

Finalement, Santé Canada propose de modifier le *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* pour y exclure les produits qui sont déjà assujettis au *Règlement sur les jouets*.

**Justification :** Cette proposition vise à améliorer les exigences prévues dans le *Règlement sur les tentes* et le *Règlement sur les jouets* en continuant à protéger la santé et la sécurité de la population du Canada des dangers d'inflammabilité associés aux tentes et aux tentes de jeu pour enfants, tout en réduisant le fardeau réglementaire pour l'industrie. La proposition protège en outre la population en contribuant à réduire son risque d'exposition aux substances chimiques ignifuges. Il est attendu que les coûts entraînés pour les fabricants seront bas, étant donné que l'équipement requis pour mettre à l'essai les tentes n'est pas affecté par les modifications proposées. Quelques fabricants de tentes ont déclaré avoir déjà recours à la norme de l'ONGC pour mettre à l'essai leurs produits. Une période de transition est proposée pour réduire l'impact sur les entreprises, tout en protégeant la santé et la sécurité de la population du Canada.

## Issues

This regulatory proposal helps address a number of issues related to the requirements for tents in the *Tents Regulations* under the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA). The issues include an outdated reference and methodology used to assess flammability performance in modern tent materials, leading to potential reliance on flame retardant chemicals to meet compliance. Children's play tents, including those that are used indoors, are also subject to the *Tents Regulations* and must meet the same flammability performance requirements as a tent, which again may result in flame retardant chemical use. Exposure to certain flame retardants may result in potential human health effects.

### *Outdated performance criteria*

The *Tents Regulations* set out requirements for fire-safety labelling and flammability performance requirements for all pliable materials that constitute the floor, walls and top of the tent. The *Tents Regulations* incorporate by reference specific sections of the standard CPAI-84 (1995), *A Specification for Flame-Resistant Materials Used in Camping Tentage*, published by the Industrial Fabrics Association International, formerly the Canvas Products Association International. The CPAI-84 was originally published in 1972 and tents were typically made of paraffin-coated (waxed) cotton canvas at the time. Certain flammability criteria, such as flaming debris and after-flame time were incorporated from CPAI-84 and have

## Enjeux

Le projet de règlement a pour objet de traiter divers enjeux associés aux exigences visant les tentes du *Règlement sur les tentes*, pris en vertu de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC). Ces enjeux comprennent notamment des références désuètes et des méthodes d'essais d'inflammabilité non adaptées aux matériaux dont les tentes sont actuellement fabriquées, une situation à même d'encourager le recours aux substances chimiques ignifuges pour se conformer. Les tentes de jeu pour enfants, incluant celles utilisées à l'intérieur, sont assujetties au *Règlement sur les tentes* et doivent répondre aux mêmes exigences relatives à l'inflammabilité que les tentes, ce qui favorise également le recours aux substances chimiques ignifuges, dont certaines sont susceptibles d'avoir un effet sur la santé humaine.

### *Critères de rendement désuets*

Le *Règlement sur les tentes* fixe les exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage de sécurité incendie de tout tissu ou matériau souple dont sont faits le sol, les parois et le toit d'une tente. Le *Règlement sur les tentes* incorpore par renvoi des articles spécifiques de la norme CPAI-84 (1995), *A Specification for Flame-Resistant Materials Used in Camping Tentage*, publiée par l'Industrial Fabrics Association International, auparavant désignée Canvas Products Association International. La norme CPAI-84 a été publiée en 1972, à une époque où les tentes étaient généralement faites de toile de coton enduite de paraffine. Plusieurs critères d'inflammabilité, notamment concernant les débris enflammés et la durée

since not been updated. The performance requirements in CPAI-84 are less suited to address the flammability risks for the types of tent materials sold in the market today, which are mostly synthetic, lightweight, and have different burning properties (e.g. melting and dripping). As such, the current *Tents Regulations* may inhibit industry from developing and using tent materials that would likely be deemed safe from a risk perspective but cannot meet the current regulatory requirements.

Additionally, the current *Tents Regulations* reference a static version of CPAI-84, which has been replaced by the ASTM F3431-21, entitled *Standard Specification for Determining Flammability of Materials for Recreational Camping Tents and Warning Labels for Associated Hazards*, published by ASTM International.

#### Flame retardant chemicals

Flame retardants are composed of various types of chemicals, and these chemicals have received greater attention recently due to their use in household products and health and environmental concerns. Tent manufacturers may commonly apply flame retardant chemicals on tent materials in order to comply with the flammability performance requirements in the *Tents Regulations* as the performance criteria in CPAI-84 may not be suited for materials used in tents today. Human exposure to some flame retardant chemicals has been associated with adverse health effects. Studies by Duke University<sup>1,2</sup> found that handling a tent treated with a flame retardant chemical resulted in dermal exposure, and inhalation exposure to the flame retardant chemical is likely to occur while a person is inside a tent that has materials treated with flame retardant chemicals. A number of stakeholders have expressed concerns to Health Canada about the use of flame retardant chemicals on tents for the purpose of meeting the existing flammability performance requirements of the *Tents Regulations*. Since children's play tents are also required to meet the flammability performance requirements in the *Tents Regulations*, it is anticipated these products are also treated with flame retardant chemicals.<sup>3</sup>

de combustion résiduelle, n'ont pas été mis à jour depuis leur incorporation par renvoi à la norme CPAI-84. Les exigences d'inflammabilité de la norme CPAI-84 ne sont cependant plus adaptées aux risques d'inflammabilité associés aux types de matériaux dont sont faites les tentes vendues aujourd'hui. Il s'agit de matériaux pour la plupart synthétiques et légers dont les propriétés de combustion diffèrent des anciens matériaux (tendance à fondre et à s'égoutter). Par conséquent, le *Règlement sur les tentes* est susceptible de faire obstacle au développement de matériaux qui, à l'égard du risque, sont considérés comme sûrs, et nuit au recours à de tels matériaux puisqu'ils ne répondent pas aux exigences en vigueur.

De plus, le *Règlement sur les tentes* renvoie de façon statique à la norme CPAI-84, laquelle a été remplacée par la norme ASTM F3431-21 intitulée *Standard Specification for Determining Flammability of Materials for Recreational Camping Tents and Warning Labels for Associated Hazards*, publiée par ASTM International.

#### Substances chimiques ignifuges

Les produits ignifuges sont composés de divers types de substances chimiques, dont certains ont récemment retenu une grande attention due à leur présence dans des produits domestiques et aux préoccupations qu'ils soulèvent à l'égard de la santé et l'environnement. Les fabricants de tentes pourraient appliquer des substances chimiques ignifuges sur les tentes pour se conformer aux exigences d'inflammabilité du *Règlement sur les tentes* qui renvoient aux critères d'inflammabilité de la norme CPAI-84, laquelle n'est plus adaptée aux matériaux dont les tentes sont faites aujourd'hui. L'exposition à certaines substances chimiques ignifuges a été associée à certains effets indésirables sur la santé humaine. Une étude de l'Université Duke<sup>1,2</sup> a démontré que la manipulation d'une tente traitée au moyen de substances chimiques ignifuges résultait en une exposition dermique à celles-ci, et que le fait d'être dans une telle tente expose la personne à un risque d'inhalation de ces substances. Plusieurs intervenants ont exprimé leurs préoccupations à Santé Canada, invoquant que les substances chimiques ignifuges sont utilisées dans le traitement des tentes pour répondre aux exigences relatives à l'inflammabilité en vigueur dans le *Règlement sur les tentes*. Étant donné que les tentes de jeu pour enfants sont également assujetties à ces exigences, il convient de présumer que ces produits sont aussi traités au moyen de substances chimiques ignifuges<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Flame Retardant Applications in Camping Tents and Potential Exposure <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/ez400185y>

<sup>2</sup> Characterizing Flame Retardant Applications and Potential Human Exposure in Backpacking Tents <https://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/acs.est.6b00923>

<sup>3</sup> Flame Retardants in Children's Tents, Play Tunnels, and Upholstered Chairs <https://fortress.wa.gov/ecy/publications/documents/1804004.pdf>

<sup>1</sup> Flame Retardant Applications in Camping Tents and Potential Exposure <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/ez400185y>

<sup>2</sup> Characterizing Flame Retardant Applications and Potential Human Exposure in Backpacking Tents <https://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/acs.est.6b00923>

<sup>3</sup> Flame Retardants in Children's Tents, Play Tunnels, and Upholstered Chairs <https://fortress.wa.gov/ecy/publications/documents/1804004.pdf>

### Children's play tents

Play tents are subject to the *Tents Regulations* since they are included in the definition of a tent. However, the classification of play tents in the context of the *Tents Regulations* is not a clear process, and similar products such as play tunnels may not be in scope despite posing similar hazards. Conversely, the primary use of certain play tents may be indoors — a characteristic not shared with other items listed in the definition of a tent (e.g. camping tents, dining shelters and ice-fishing tents) since they are primarily intended for outdoor use.

The scope of the CGSB standard does not include children's play tents unless they resemble a camping tent or other shelter and are intended for use outdoors. The proposal to amend the *Tents Regulations* to align with the requirements of the CGSB standard would result in certain children's play tents that do not provide outdoor shelter no longer being in scope of the *Tents Regulations*. The flammability performance requirements in CPAI-84 are not appropriate for these excluded children's play tents; however, the minimum flammability performance requirements for textile products in the *Textile Flammability Regulations* may not be sufficiently protective of children nor do they specify any fire-safety information. As such, a regulatory gap would be created for the flammability performance of certain children's play tents.

### Background

The *Hazardous Products (Tents) Regulations* were enacted under the *Hazardous Products Act* on January 21, 1988, to help protect people of Canada from injuries and deaths caused by tent fires. Tents made of textile material can burn when exposed to an open flame or other ignition sources. Occupants are confined in a relatively small space with limited exit points, so in the event of a fire, occupants may have difficulty exiting the tent, creating the potential for smoke inhalation, burn injuries or death. In addition, the flammability hazard associated with tents may not be readily apparent to some people, and there is a potential for product misuse given that they are often used close to open flame or other ignition sources. Between 1972 and 1987, the Government of Canada received reports of 164 camping tent fires that resulted in 32 deaths and 40 injuries, more than half of which involved children. At that time, tents were typically made of paraffin-coated (waxed) cotton canvas, and some could burn completely in under a minute.

### Tentes de jeu pour enfants

Les tentes de jeu pour enfants sont assujetties au *Règlement sur les tentes* par inclusion dans la définition de « tente ». Cependant, le *Règlement sur les tentes* ne prévoit aucune procédure précise pour déterminer l'appartenance d'un produit à la classe « tente de jeu ». Par conséquent, des produits qui posent des dangers comparables à celui des tentes de jeu (par exemple un tunnel de jeu) pourraient échapper à la portée du *Règlement sur les tentes*. Inversement, certaines tentes de jeu sont essentiellement destinées à un usage à l'intérieur — une caractéristique qui n'est pas partagée avec les autres éléments énumérés dans la définition de « tente » (par exemple une tente de camping, un abri pour manger ou une tente pour la pêche sous la glace) puisque ces produits sont destinés à un usage à l'extérieur.

La portée de la norme de l'ONGC ne s'étend pas aux tentes de jeu pour enfants à moins que leurs caractéristiques soient comparables à une tente de camping ou à tout abri destiné à un usage à l'extérieur. La proposition de modifier le *Règlement sur les tentes* pour qu'il corresponde aux exigences de la norme de l'ONGC aurait pour résultat que les tentes de jeu pour enfants qui ne sont pas conçues pour servir d'abri extérieur ne soient plus assujetties au *Règlement sur les tentes*. Or, les exigences relatives aux essais d'inflammabilité de la norme CPAI-84 ne conviennent pas aux tentes de jeu exclues de la portée du Règlement; et les exigences minimales du *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles*, lequel ne prévoit en outre aucune exigence relative à la présentation de mises en garde de sécurité incendie, pourraient ne pas suffisamment protéger les enfants. Par conséquent, il y aurait une lacune réglementaire à l'égard des tentes de jeu et des exigences relatives aux essais d'inflammabilité les encadrant.

### Contexte

Le *Règlement sur les produits dangereux (tentes)* a été pris en application de la *Loi sur les produits dangereux* le 21 janvier 1988 pour aider à protéger la population du Canada du risque de blessures et de décès causés par les incendies de tentes. Les tentes faites de matériaux textiles sont à même de brûler en cas d'exposition à une flamme nue ou une autre source d'inflammation. Les occupants sont confinés dans un espace relativement restreint qui offre des points de sortie limités, donc, en cas d'incendie, il est possible que les occupants éprouvent de la difficulté à sortir de la tente, ce qui occasionne un risque accru d'inhalation de fumée, de brûlures ou de décès. De plus, puisque certains consommateurs ne sont pas nécessairement avisés des dangers d'inflammabilité associés aux tentes et qu'ils y utilisent fréquemment une flamme nue ou d'autres sources d'inflammabilité, le potentiel de mauvaise utilisation du produit est important. Entre 1972 et 1987, le gouvernement du Canada a reçu 164 rapports d'incendie de tente ayant causé 32 décès et 40 blessures, dont plus de la moitié impliquaient des enfants. Dans ces



In 2011, the *Hazardous Products (Tents) Regulations* were transferred from the *Hazardous Products Act* to the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) when Part I and Schedule I to the *Hazardous Products Act* were repealed and replaced with the CCPSA. In 2016, the *Hazardous Products (Tents) Regulations* were repealed and replaced with the *Tents Regulations*. At that time, non-substantive changes were made to the regulations, including changing the scope of application of the regulations to be consistent with the authorities set out in the CCPSA.

A tent is defined in the *Tents Regulations* as “a portable shelter made of fabric or other pliable material, such as a camping tent, an ice-fishing tent or a dining shelter, and includes a play tent, but excludes a tent subject to the *National Building Code of Canada*, 2010, issued by the Canadian Commission on Building and Fire Codes, National Research Council of Canada, a canopy, an awning, a tarpaulin, a tent trailer and an air-supported structure.” Children’s play tents that are subject to the requirements under the *Tents Regulations* are also subject to other regulations under the CCPSA, such as the *Toys Regulations*. The *Tents Regulations* specify fire-safety labelling and flammability performance requirements for tents and incorporate by reference specific sections of the 1995 edition of the CPAI-84 standard.

The *Textile Flammability Regulations* under the CCPSA apply to consumer products within the scope of that Act that are textile products or bedding, but exclude certain products if there are flammability performance requirements set out in other regulations under the CCPSA. For example, tents, as defined under the *Tents Regulations*, are excluded from the scope of the *Textile Flammability Regulations*.

Health Canada’s consumer product compliance verification projects target products suspected of non-compliance and as such, project results do not reflect overall market compliance rates. Nevertheless, the compliance rates over multiple project years have been low. To help regulated parties understand the requirements of the *Tents Regulations*, Health Canada published an industry guide on the departmental website in 2009, prior to the 2010/2011 compliance verification project, and a webinar was presented to industry and testing laboratories in early 2013, prior to the 2013/2014 compliance verification project. Despite the education and information provided to regulated parties and other stakeholders, the compliance rate did not improve. There are multiple reasons for the compliance

années, les tentes étaient généralement faites de toile de coton enduite de paraffine et pouvaient brûler complètement en moins d’une minute.

En 2011, la partie I et l’annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) sont abrogées et remplacées par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC); le pouvoir habilitant le *Règlement sur les produits dangereux (tentés)* est alors transféré de la LPD à la LCSPC. En 2016, le *Règlement sur les produits dangereux (tentés)* est abrogé et remplacé par le *Règlement sur les tentés*. À ce moment, des modifications mineures sont apportées au Règlement et visent essentiellement une modification de sa portée afin qu’elle soit cohérente aux pouvoirs énoncés dans la LCSPC.

Dans le *Règlement sur les tentés*, « tente » est définie comme suit : « Abri portatif en tissu ou en un autre matériau souple tel qu’une tente de camping, une tente pour la pêche sous la glace ainsi qu’un abri pour manger et y est assimilée la tente de jeu. Sont exclus de la présente définition la tente visée par le Code national du bâtiment - Canada 2010, publié par la Commission canadienne des codes du bâtiment et de prévention des incendies du Conseil national de recherches du Canada ainsi que le dais, l’auvent, la bâche, la tente-roulotte et la structure gonflable ». Les tentés de jeu pour enfants, assujetties aux exigences du *Règlement sur les tentés* par définition, sont également assujetties aux autres règlements habilités par la LCSPC, comme le *Règlement sur les jouets*. Le *Règlement sur les tentés* énonce des exigences relatives à l’étiquetage et l’inflammabilité des tentés en incorporant par renvoi des articles ciblés de l’édition de 1995 de la norme CPAI-84.

Le *Règlement sur l’inflammabilité des produits textiles* s’applique aux produits de consommation visés par la portée de la LCSPC qui sont des produits textiles ou des articles de literie; il exclut cependant certains produits si ceux-ci sont visés par les exigences d’inflammabilité d’autres règlements pris en application de la LCSPC. Par exemple, les tentés, comme définies dans le *Règlement sur les tentés*, sont exclues de la portée du *Règlement sur l’inflammabilité des produits textiles*.

Les projets de vérification de la conformité des produits menés par Santé Canada visent des produits soupçonnés d’être non conformes et, à cet égard, ne reflètent pas les taux de conformité sur l’ensemble du marché. Néanmoins, les taux de conformité observés dans le cadre de nombreux projets de vérification se sont avérés bas. Pour aider les parties réglementées à comprendre les exigences énoncées dans le *Règlement sur les tentés*, Santé Canada a publié en 2009 un guide à l’intention de l’industrie sur le site Web du Ministère - préalablement au projet de vérification de 2010/2011 - et a présenté un webinaire à l’industrie et aux laboratoires d’essais analytiques au début de 2013 - préalablement au projet de vérification de 2013/2014. Malgré l’éducation et les renseignements

failures observed in the 2013/2014 project, most notably, that certain tent components failed flammability performance requirements, such as having after-flame times longer than permitted by the *Tents Regulations*. Non-compliant products were subject to various enforcement actions such as voluntary recalls, stop sales, stop distributions and trader commitments.

In 2013, Health Canada completed an internal process to proactively review the regulations under the CCPSA and the *Cosmetic Regulations* under the *Food and Drugs Act*. The review process considers the current regulatory environment and assesses regulatory options for identified issues. The review also aligns with the Government of Canada's regulatory reform initiatives to address health and safety considerations while reducing unnecessary regulatory burden on industry and improving alignment of requirements with major trading partners. The review of the *Tents Regulations* recommended substantive changes that included improving the test methodology.

In order to move forward with the recommendation, in 2013, the Department asked the Canadian General Standards Board to put together a technical committee for the development of a new National Standard of Canada for tent flammability and fire-safety labelling. The Board is accredited by the Standards Council of Canada as a standards-development organization. Standards developed by the Board are based upon Canadian context and harmonization with national or international standards. The development of standards follows a consensus process involving a broad range of stakeholders. The CGSB standard, which would be incorporated by the proposed amendments, was developed through the cooperation of representatives from the following categories:

- producer (six businesses and one industry association);
- regulatory (Health Canada);
- user (Health Canada Product Safety Laboratory, five testing laboratories, one consultant for consumer interests and one consumers' association);
- academia (university); and
- general interest category (two consultants).

fournis aux parties réglementées et à divers intervenants, le taux de conformité ne s'est pas amélioré. Plusieurs facteurs expliquent les lacunes en matière de conformité constatées dans le cadre des projets de 2013/2014, le plus remarquable étant que certaines composantes de la tente ne respectent pas les critères d'inflammabilité, comme le fait de présenter une durée de combustion résiduelle qui dépasse la durée admissible en vertu du *Règlement sur les tentes*. Les produits non conformes ont fait l'objet de diverses mesures d'applications de la loi, comme le rappel volontaire, l'arrêt de vente et de distribution et l'engagement pris par le commerçant.

En 2013, Santé Canada a complété un processus interne de révision des règlements pris en application de la LCSPC et du *Règlement sur les cosmétiques* pris en application de la *Loi sur les aliments et drogues*. Le processus de révision consiste à évaluer les options qu'offre le cadre réglementaire actuel pour traiter certains enjeux déterminés. La révision a également pour but d'appliquer les principes de la réforme réglementaire du gouvernement du Canada, lesquels visent à s'attaquer aux enjeux de santé et de sécurité tout en réduisant le fardeau réglementaire inutile pour l'industrie et en optimisant l'harmonisation des exigences réglementaires à celles des partenaires commerciaux principaux du Canada. Dans le cadre de sa révision, il a été recommandé que le *Règlement sur les tentes* fasse l'objet de modifications majeures, dont l'amélioration de la méthodologie d'essai.

En 2013, afin de donner suite à cette recommandation, le Ministère a demandé à l'Office des normes générales du Canada de mettre sur pied un comité technique pour l'élaboration d'une Norme nationale du Canada relative à l'inflammabilité et à l'étiquetage des tentes. L'ONGC est un organisme d'élaboration de normes accrédité par le Conseil canadien des normes. L'élaboration des normes par l'ONGC s'appuie sur un contexte canadien, tout en tâchant de s'harmoniser à des normes nationales ou internationales reconnues. L'élaboration des normes suit un processus consensuel impliquant un large éventail d'intervenants. La norme de l'ONGC, qui par la présente fait l'objet d'une proposition d'incorporation par renvoi, a été élaborée en collaboration avec des représentants des catégories d'entités suivantes :

- fabricants (six entreprises et une association sectorielle);
- régulateurs (Santé Canada);
- utilisateurs (Laboratoire de la sécurité des produits de Santé Canada, cinq laboratoires d'essai, un consultant représentant l'intérêt des consommateurs et une association de consommateurs);
- universitaires;
- intérêt général (deux consultants).

The CGSB standard was finalized and made publicly available on the Government of Canada Publications website in April 2020 and entitled CAN/CGSB-182.1-2020, *Flammability and Labelling Requirements for Tents*.

An anticipated additional benefit of the development of the CGSB standard was that the new standard would help eliminate or greatly reduce the use of flame retardant chemicals on tents. The development of the CGSB standard was supported by testing conducted by Health Canada on a variety of tent materials, including flame retardant treated and untreated fabrics, supplied by industry representatives in the standard's technical committee. While testing was limited to the samples provided, the test data indicated that most untreated fabrics were able to pass the performance criteria. In Health Canada's opinion, most tent products could meet the flammability performance provisions of the CGSB standard without reliance on the use of flame retardant chemicals.

Although a tent that meets the flammability performance requirements helps to mitigate the flammability hazards, tents are not fireproof and can catch on fire from contact with an open flame or other ignition source, such as a camp fire (and sparks or embers from the fire), barbecue, fuel-powered lantern, firepot, stove, heater, candle or cigarette. Data on fire incidents was collected from a variety of databases and sources, including the Department's internal databases on incidents, the Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program (CHIRPP), and various provincial and territorial Office of the Fire Marshal or Office of the Fire Commissioner. Narratives from CHIRPP incidents indicate that tents caught on fire with serious burn injuries reported in several cases. For example, one incident reported the consumer went to sleep and the camp stove caught on fire. The provincial and territorial data from the Office of the Fire Marshal or Office of the Fire Commissioner suggests that fire events can occur in Canada within these product categories. The information from the various databases highlight that tent fires can occur, and may lead to injuries or death. A further breakdown on fire-related events can be found in the benefits section "Regulatory analysis."

### Objective

The primary policy objective of this regulatory proposal is to help maintain health or safety protections for consumers from the hazards posed by tent fires while improving upon the test methodology used to assess tent flammability performance requirements. The proposed amendments will also help to reduce the use of flame retardant chemicals in tent materials.

L'élaboration de la norme de l'ONGC a été achevée et rendue publique sur le site Web Publications du gouvernement du Canada en avril 2020 sous le titre CAN/CGSB-182.1-2020, *Exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage des tentes*.

Un gain attendu du développement de la norme de l'ONGC est d'aider à éliminer ou à réduire considérablement l'utilisation de substances chimiques ignifuges sur les tentes. L'élaboration de la norme de l'ONGC est supportée par des essais dirigés par Santé Canada sur une variété de matériaux utilisés pour la fabrication des tentes, incluant des tissus non traités et traités aux substances chimiques ignifuges, fournis par les représentants de l'industrie qui sont membres du comité technique. Bien que les essais se soient limités aux échantillons fournis, les données d'essais indiquent que les tissus non traités satisfaisaient aux exigences de rendement de la norme. Selon Santé Canada, la plupart des tentes peuvent répondre aux exigences de la norme de l'ONGC en matière d'inflammabilité sans recourir à des traitements aux substances chimiques ignifuges.

Bien que la conformité aux exigences de rendement relatives à l'inflammabilité se traduise par une réduction du risque d'inflammabilité, la tente n'est pas un produit à l'épreuve des flammes et est susceptible de prendre en feu si elle est en contact avec une flamme nue ou une autre source d'inflammation, comme un feu de camp (une étincelle ou une braise), un barbecue, une lanterne à huile, un foyer de camp, un réchaud, une chaufferette, une bougie ou une cigarette. Des données sur les incendies de tentes ont été colligées à partir de sources et de bases de données diverses, dont la base de données interne du Ministère concernant les incidents et le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT), et auprès de plusieurs bureaux du commissaire des incendies dans les provinces et territoires du Canada. Les descriptions d'incidents fournies par le SCHIRPT indiquent que les feux de tentes ont causé des brûlures importantes dans plusieurs cas. Par exemple, un incident rapporte qu'un réchaud a pris feu après que le consommateur s'est couché. Les données des bureaux du commissaire des incendies dans les provinces et territoires suggèrent que des incendies sont susceptibles d'être causés par ces catégories de produits au Canada. Les données extraites de diverses bases de données corroborent le risque d'incendie associé aux tentes et mettent en évidence que ces incidents peuvent causer des blessures et des décès. Plus de détails sur les événements d'incendie sont présentés à la section « Analyse de la réglementation ».

### Objectif

Le principal objectif stratégique du projet de règlement est de promouvoir la santé et la sécurité des consommateurs et de les protéger des risques associés aux incendies de tente, tout en améliorant les méthodes d'essais utilisées pour évaluer la conformité des tentes aux exigences relatives à l'inflammabilité. Les modifications proposées visent également à réduire l'utilisation de substances

In addition, the proposal will help to maintain health and safety protection for young children from flammability hazards posed by children's play tents through appropriate fire-safety labelling and flammability performance requirements in the *Toys Regulations*.

### Description

#### *Replace the existing fire-safety labelling and flammability performance requirements*

Health Canada is proposing amendments to replace the existing fire-safety labelling and flammability performance requirements in the *Tents Regulations* with the requirements set out in the CGSB standard using an ambulatory incorporation by reference. The requirements of the CGSB standard are better suited to address the flammability hazards of the types of materials used in tents today. Compared to the current *Tents Regulations*, the CGSB standard utilizes a more balanced approach to assess the flammability performance of tents by updating the existing flammability requirements to allow mass loss as a performance criteria, modify conditions for flaming debris, and eliminate certain flammability criteria that are no longer pertinent. It is anticipated that this update may help eliminate or greatly reduce the use of flame retardant chemicals in tent products. Additionally, the equipment utilized for testing of tents can continue to be used to assess compliance with the CGSB standard, which may reduce cost impacts. Similar to the procedures set out in the current *Tents Regulations*, the CGSB standard requires specimens be prepared and tested under three test conditions (as received, after leaching and after weathering). Lastly, the proposed scope of the *Tents Regulations* maintains oversight of products such as dining shelters that share similar hazards to those as tents.

Children's tents that provide shelter outdoors, such as youth camping tents, youth sun shelters and play tents that resemble a camping tent, would continue to be subject to the fire-safety labelling and flammability performance requirements in the *Tents Regulations*. However, the proposed changes to the *Tents Regulations* would align the regulations with the CGSB standard by excluding children's play tents where they do not provide outdoor shelter.

chimiques ignifuges pour le traitement des matériaux dont sont faites les tentes.

En outre, les modifications proposées contribuent à promouvoir la santé et la sécurité des enfants et à les protéger du risque d'inflammabilité posé par les tentes de jeu en établissant des exigences relatives à l'étiquetage et à l'inflammabilité dans le *Règlement sur les jouets*.

### Description

#### *Remplacer les exigences relatives à l'étiquetage et à l'inflammabilité en vigueur*

Santé Canada propose de remplacer les exigences relatives à l'étiquetage de sécurité incendie et à l'inflammabilité du *Règlement sur les tentes* en vigueur par les exigences énoncées dans la norme de l'ONGC, par incorporation par renvoi dynamique. Les exigences de la norme de l'ONGC sont plus adaptées aux types de matériaux utilisés pour la fabrication des tentes actuelles. Comparativement au *Règlement sur les tentes* en vigueur, la norme de l'ONGC a recours à une approche plus pondérée pour évaluer l'inflammabilité des tentes, permettant l'ajout du critère de perte de masse, modifiant les conditions du critère de débris enflammés et éliminant certains critères désuets. Il est attendu que cette mise à jour des exigences contribue à éliminer ou à réduire considérablement l'utilisation de substances chimiques ignifuges pour le traitement des tentes. En outre, la méthode d'essai de la norme de l'ONGC ne requiert aucun nouvel équipement, ce qui est susceptible de réduire l'impact des coûts pour l'industrie. De façon similaire aux procédures énoncées dans le *Règlement sur les tentes* en vigueur, la norme de l'ONGC requiert que les échantillons soient préparés et mis à l'essai selon trois conditions (tels quels, après lessivage et après vieillissement climatique). Finalement, Santé Canada propose que la portée du *Règlement sur les tentes* continue d'inclure des produits dont les risques sont comparables à ceux associés aux tentes, comme un abri pour manger.

Les tentes de jeu pour enfants qui peuvent servir d'abri à l'extérieur, comme des tentes de camping pour enfants, des abris pare-soleil et toute tente de jeu qui s'apparente à une tente de camping, seraient toujours visées par les exigences relatives à l'étiquetage et à l'inflammabilité du *Règlement sur les tentes*. Cependant, les modifications proposées au *Règlement sur les tentes* excluraient de sa portée les tentes de jeu pour enfants qui ne sont pas conçues pour un usage à l'extérieur, conformément à la norme de l'ONGC.

*Include children's play tents in the Toys Regulations*

Since Health Canada is proposing to exclude children's play tents not intended for outdoor shelter from the amended *Tents Regulations*, the Department proposes to amend the *Toys Regulations* to maintain appropriate regulatory oversight of flammability hazards and fire-safety labelling for play tents intended for use by children under 14 years of age.

The proposed amendments to the *Toys Regulations* would add fire-safety labelling and flammability performance requirements for play tents and define them as a "toy intended to be entered by a child." This term aligns with the definition of play tents set out in the International Standards Organization's ISO 8124-2:2014, *Safety of toys — Part 2: Flammability* (the ISO toy standard). The proposed definition would encompass toys such as play tunnels, teepees and bed tents that share similar characteristics to a play tent and provide partial to full enclosure. Similar to the proposed changes for tents, it is anticipated that play tents would also have a reduced need for flame retardant chemicals in order to comply with the updated performance requirements.

The proposed amendments to the *Toys Regulations* would require that a toy intended to be entered by a child must meet the flammability performance requirements in the ISO toy standard. Health Canada is proposing an ambulatory incorporation by reference of the ISO toy standard so that this requirement in the *Toys Regulations* remains up to date when changes are made to the standard. The department is also proposing fire-safety labelling requirements in order to alert caregivers to keep toys intended to be entered by a child away from sources of heat or open flames.

Note that toys intended to be entered by a child that provide shelter outdoors and meets the proposed definition of a tent, would be subject to the fire-safety labelling and flammability performance requirements in the *Tents Regulations* instead of the proposed requirements in the *Toys Regulations*.

Consequential amendments are required to the *Textile Flammability Regulations* to exclude products within the scope of the *Toys Regulations*.

*Coming into force*

The amended regulations would come into force on the date on which they are published in *Canada Gazette*, Part II. A transitional period of 365 days following the date

*Inclusion des tentes de jeu pour les enfants dans le Règlement sur les jouets*

Étant donné que Santé Canada propose d'exclure les tentes de jeu qui ne sont pas conçues pour un usage à l'extérieur du *Règlement sur les tentes*, le Ministère propose de modifier le *Règlement sur les jouets* pour maintenir une surveillance réglementaire des dangers d'inflammabilité et de l'étiquetage de sécurité incendie des tentes de jeu pour les enfants de moins de 14 ans.

Les modifications proposées au *Règlement sur les jouets* consisteraient en l'ajout d'exigences relatives à l'étiquetage et à l'inflammabilité et de la définition de « tente de jeu » comme « jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer ». Cette définition du terme « tente de jeu » correspond à la définition énoncée dans la norme ISO 8124-2 2014 - *Sécurité des jouets - Partie 2 : Inflammabilité* de l'International Standard Organization (norme ISO sur les jouets). La définition proposée inclut les jouets tels que les tunnels de jeu, les tipis et les tentes de lit qui partagent des caractéristiques avec les tentes de jeu et qui peuvent contenir, partiellement ou complètement, un enfant dans leur enceinte. De manière similaire aux modifications proposées relativement aux tentes, il est attendu que le traitement des tentes de jeu au moyen de substances chimiques ignifuges serait minimisé grâce à la mise à jour de la méthode d'essai d'inflammabilité.

Les modifications proposées au *Règlement sur les jouets* devraient prévoir que les exigences relatives aux essais d'inflammabilité de tout jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer soient conformes à la norme ISO sur les jouets. Santé Canada propose d'incorporer la norme ISO sur les jouets au *Règlement sur les jouets* par renvoi dynamique afin que ses exigences demeurent à jour lorsque des modifications sont apportées à la norme. Santé Canada propose en outre de modifier les exigences relatives à l'étiquetage pour ajouter une mise en garde précisant de tenir tout jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer à distance des sources de chaleur ou d'une flamme nue.

Il convient de noter que tout jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer et destiné à un usage à l'extérieur répond à la définition de tente et est assujéti aux exigences d'étiquetage et d'inflammabilité du *Règlement sur les tentes* et non aux exigences proposées au *Règlement sur les jouets*.

Des modifications corrélatives au *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* sont requises pour exclure de sa portée les produits assujétiés au *Règlement sur les jouets*.

*Entrée en vigueur*

Le règlement modifié entre en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Une période de transition de 365 jours suivant le jour de l'entrée

on which the proposed regulations come into force would be provided to allow industry to deplete existing stock that complies with the existing *Tents Regulations* and *Toys Regulations*.

#### *Transitional compliance period*

After the amended regulations have come into force, they would authorize a transitional compliance period whenever the CGSB standard or the ISO toy standard is updated. This transitional compliance period would allow

- 180 days for manufacturers and importers to meet either the final amended standard or the standard as it was written the day before it was amended; and
- 365 days for advertisers and sellers to meet either the final amended standard or the standard as it was written on the day before it was amended.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

Health Canada has conducted the following consultation activities to obtain early feedback from consumers and impacted stakeholders on the policy elements of the proposal. Health Canada took into account the combined findings as it developed and refined the regulatory proposal in preparation for prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

#### **Preconsultation**

A [notice](#) regarding this proposal was published on the Government of Canada website in January 2019 and stakeholders were also invited to participate in the CGSB's public consultation on the draft CGSB standard. Comments on the proposal were received from seven stakeholders, including three industry members, two industry associations, one supplier of tent materials to Indigenous communities and one testing laboratory. The stakeholders were generally supportive of the proposal to replace the current fire-safety labelling and flammability performance requirements in the *Tents Regulations* with those in the CGSB standard. One tent retailer and one tent association group expressed support to use the CGSB standard instead of relying upon current requirements in the *Tents Regulations*, but preferred a voluntary approach. Respondents were also supportive of the proposal to amend the *Toys Regulations* to continue to regulate the requirements for fire-safety labelling and flammability performance of play tents for indoor use only and of play tents that do not provide outdoor shelter.

en vigueur du règlement modifié serait accordée à l'industrie pour écouler les stocks conformes au *Règlement sur les tentes* et au *Règlement sur les jouets* en vigueur.

#### *Période de transition pour la mise en conformité*

Après l'entrée en vigueur des modifications réglementaires, une période de transition pour la mise en conformité serait accordée à la suite de toute mise à jour de la norme de l'ONGC ou de la norme ISO sur les jouets. Cette période de transition pour la mise en conformité prévoirait :

- 180 jours pour les fabricants et les importateurs afin de se conformer soit à la norme modifiée, soit à la norme comme libellée le jour précédent sa modification;
- 365 jours pour les annonceurs et les vendeurs afin de se conformer soit à la norme modifiée, soit à la norme comme libellée le jour précédent sa modification.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Santé Canada a mené les consultations suivantes pour recueillir les avis préliminaires de consommateurs et d'intervenants touchés par des éléments stratégiques de la proposition. Santé Canada a tenu compte des résultats des différentes consultations au cours de l'élaboration et de la mise au point du projet de règlement, en préparation à sa publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

#### **Consultation préalable**

Un [avis](#) a été publié sur le site Web du gouvernement du Canada en janvier 2019 à l'égard du présent projet de règlement et divers intervenants ont également été invités à se prononcer sur la version préliminaire de la norme dans le cadre d'une consultation publique de l'ONGC. Le projet de règlement a fait l'objet de commentaires de la part de sept intervenants, dont trois membres de l'industrie, deux associations sectorielles, un fournisseur de matériaux de fabrication de tentes approvisionnant des collectivités autochtones et un laboratoire d'essai analytique. Les intervenants soutenaient généralement la proposition de remplacer les exigences relatives à l'étiquetage et l'inflammabilité en vigueur dans le *Règlement sur les tentes* par celles de la norme de l'ONGC. Un détaillant de tentes et une association sectorielle ont exprimé leur soutien à l'égard du remplacement des exigences du *Règlement sur les tentes* par celles de la norme de l'ONGC, mais exprimaient une préférence pour une approche volontaire. Les participants étaient aussi en accord avec la proposition de modifier le *Règlement sur les jouets* pour maintenir des exigences en matière d'étiquetage et d'inflammabilité à l'égard des tentes de jeu destinées exclusivement à un usage à l'intérieur et aux tentes de jeu qui ne peuvent pas servir d'abri extérieur.

On April 22, 2020, the Department informed stakeholders by email that the CGSB standard was published and available online, and the Department was working on the proposal to replace the existing requirements in the *Tents Regulations* with the requirements from the CGSB standard. The Department has received multiple enquiries on the progression and status of the regulatory proposal since 2020. Information about this regulatory proposal has been listed on the Department's [Forward Regulatory Plan](#) since 2021–2023.

#### Cost-benefit analysis survey

Health Canada hired a third-party contractor, Cheminfo Services Inc. of Markham, Ontario, to conduct additional consultations with key stakeholders to support the required cost-benefit analysis. Cheminfo Services undertook the consultation from approximately July 2021 to December 2021 to contact various levels of trade, including association groups, affected by the proposal. Although considerable attempts were made to contact stakeholders, a limited number provided responses to the questionnaires. In total, 15 responses to the questionnaires were received (5 tent manufacturers, 1 play tent manufacturer, 5 tent importers or retailers, and 4 play tent importers and retailers). Written responses were also received from two companies. Key association groups such as the Outdoor Industry Association (OIA), Canadian Toy Association (CTA) and Canadian Textile Industry Association (CTIA) were also contacted. These associations were encouraged to share the questionnaires related to the proposal with their members. Despite two attempts by the CTA and CTIA, no responses to the questionnaires were received from their members. The CTA provided a written response on their position about the proposal, reiterating their response from the 2019 consultation — that they are supportive of the requirements to be aligned with the ISO toy standard. The OIA shared the questionnaire with its Flame Retardants Cohort and one member (a tent manufacturer) responded to the questionnaire. Cheminfo Services also noted the OIA's Flame Retardants Cohort conducted research on the safety and other effects of regulatory standards, but no information or data were shared with the contractor. One testing laboratory, involved on the technical committee for the development of the CGSB tent standard, was also contacted. No information was received from the testing laboratory.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an initial assessment was conducted on this regulatory proposal. The assessment concluded that implementation of this proposal would be unlikely to impact on the rights, interests or self-government provisions of treaty partners. All

Le 22 avril 2020, Santé Canada a avisé divers intervenants, par courriel, que la norme de l'ONGC est publiée et accessible en ligne et que le Ministère a entrepris des travaux pour remplacer certaines exigences du *Règlement sur les tentes* en vigueur par des exigences énoncées dans la norme de l'ONGC. Santé Canada a reçu de multiples demandes d'information concernant la progression et le statut du projet de règlement depuis 2020. À cet égard, les renseignements sur le projet de règlement sont inclus dans le [Plan prospectif de la réglementation](#) depuis 2021-2023.

#### Enquête sur l'analyse coûts-avantages

Santé Canada a retenu les services de l'entreprise Cheminfo Services Inc. de Markham en Ontario pour entreprendre une consultation supplémentaire auprès d'intervenants clés dans le cadre de l'analyse coûts-avantages requise. Cheminfo Services a mené la consultation de juillet 2021 à décembre 2021 en contactant des intervenants à divers échelons du secteur, dont diverses associations et groupes touchés par la proposition. Bien que des efforts considérables aient été déployés pour mobiliser les intervenants, le nombre de réponses aux questionnaires a été limité. Au total, 15 intervenants ont fourni leurs réponses (5 fabricants de tentes, 1 fabricant de tentes de jeu, 5 importateurs ou détaillants de tentes et 4 importateurs ou détaillants de tentes de jeu). Deux sociétés ont également fourni une réponse écrite. Les principales associations du secteur ont également été contactées, l'Outdoor Industry Association (OIA), l'Association canadienne du jouet (ACJ) et l'Association de l'industrie textile canadienne (AITC). Elles ont été invitées à transmettre les questionnaires à leurs membres. Malgré deux tentatives de mobilisation de l'ACJ et l'AITC, aucun de leurs membres n'a répondu aux questionnaires. L'ACJ a pour sa part fourni une réponse écrite pour partager sa position demeurée inchangée depuis la consultation de 2019, soit que l'ACJ soutient la proposition de modification des exigences afin de les aligner à la norme ISO sur les jouets. L'OIA a transmis le questionnaire à sa division Produits ignifuges et un membre (un fabricant de tentes) a répondu au questionnaire. Cheminfo Services mentionne en outre que la division des produits ignifuges de l'OIA a mené des recherches sur l'innocuité et sur divers effets des normes réglementaires, mais qu'aucun renseignement ni donnée ne leur ont été transmis. Un laboratoire d'essai, impliqué au sein du comité technique pour l'élaboration de la norme de l'ONGC, a été contacté. Il n'a transmis aucun renseignement.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, le présent projet de règlement a fait l'objet d'une première évaluation. Les conclusions de l'évaluation indiquaient que la mise en œuvre du projet n'aurait probablement pas de répercussions sur les droits, les intérêts, ni les

people of Canada, including Indigenous Peoples, would benefit from the public health and product safety approach taken in these proposed regulations.

### Instrument choice

The Department considered the following three options:

- Status quo

Under this option, Health Canada would continue to rely upon the current *Tents Regulations* for fire-safety labelling and flammability performance requirements in Canada. As the *Tents Regulations* reference the CPAI-84 standard, certain performance requirements might not be reflective of the flammability risks of the type of tent materials used today, posing a regulatory burden to industry. Additional industry guidance on the regulatory requirements could improve industry knowledge; however, the performance criteria in CPAI-84 could continue to result in poor compliance. Regulated parties would likely continue to use flame-retardant chemicals to help comply with the flammability performance requirements of the *Tents Regulations*.

For these reasons, the status quo is not the preferred option.

- Rescind the *Tents Regulations* and utilize CCPSA and/or voluntary instruments

Under the second option, the Department would seek to rescind the *Tents Regulations* and rely either upon other authorities under the CCPSA or voluntary instruments. Without the *Tents Regulations* applying to tents, they would be subject to the flammability requirements in the *Textile Flammability Regulations* under the CCPSA. The flammability performance requirements in the *Textile Flammability Regulations* are not sufficiently protective for tent products because tent materials are identified as a higher risk due to their use near open flames or ignition sources; also, the *Textile Flammability Regulations* do not prescribe specific fire-safety warnings. Tents made from cotton canvas, while less common than those made of synthetic materials in the current marketplace, would not have appropriate flammability oversight.

An alternative would be to rely on voluntary industry standards in conjunction with the general prohibitions under the CCPSA. Under this option, there would be an expectation of voluntary compliance with the requirements of an appropriate consensus standard that helps mitigate the hazards from tent fires. Health Canada would encourage the CGSB standard for voluntary compliance; however, it is not clear what level of voluntary uptake could be expected, and gaps in protection would exist where compliance with the standard was

dispositions d'autonomie des partenaires aux traités. La population du Canada, incluant les peuples autochtones, profiterait de l'approche privilégiée en matière de santé publique et de sécurité des produits dans le cadre du projet de règlement.

### Choix de l'instrument

Le Ministère a envisagé les trois options suivantes :

- Maintenir le statu quo

Dans le scénario de statu quo, Santé Canada maintiendrait au Canada les exigences relatives à l'étiquetage de sécurité incendie et l'inflammabilité énoncées dans le *Règlement sur les tentes* en vigueur. Comme le *Règlement sur les tentes* renvoie à la norme CPAI-84, certaines exigences sont susceptibles de ne pas être représentatives des risques d'inflammabilité associés aux types de matériaux utilisés dans la fabrication des tentes aujourd'hui, ce qui constitue un fardeau pour l'industrie. Des lignes directrices additionnelles contribueraient à accroître les connaissances de l'industrie; cependant, le renvoi à la norme CPAI-84 continuerait à se traduire par des résultats médiocres en matière de conformité. Les parties réglementées continueraient probablement à recourir aux substances chimiques ignifuges pour parvenir à se conformer aux exigences relatives aux essais d'inflammabilité du *Règlement sur les tentes*.

Pour ces raisons, le statu quo ne constitue pas l'option privilégiée.

- Révoquer le *Règlement sur les tentes* et recourir à la LCSPC ou à d'autres instruments volontaires

Dans ce deuxième scénario, le Ministère entreprendrait de révoquer le *Règlement sur les tentes* et s'appuierait soit sur les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la LCSPC, soit sur d'autres instruments volontaires. Les produits visés par le *Règlement sur les tentes* seraient à la suite de son abrogation assujettis aux exigences d'inflammabilité énoncées dans le *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* pris en application de la LCSPC. La protection accordée par les exigences relatives à l'inflammabilité du *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* est toutefois insuffisante en ce qui concerne les matériaux utilisés pour la fabrication des tentes, qui sont plus susceptibles d'être exposés à des flammes nues et d'autres sources d'inflammabilité; de plus, le *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* ne prévoit aucune exigence relative aux mises en garde sur le risque d'inflammabilité. Les tentes faites de toile de coton, bien qu'il s'agisse sur le marché actuel d'un produit moins commun que les tentes faites de matériaux synthétiques, feraient l'objet d'une surveillance insuffisante relativement à l'inflammabilité.



lacking. In the United States, the voluntary standard ASTM F3431-21 is applicable to tents intended for use with camping appliances (e.g. wood stoves), and references the CGSB standard for flammability performance. However, the ASTM standard does not specify flammability performance requirements for tents not intended for use with camping appliances. As such, the ASTM standard only covers a limited subset of tent products in the marketplace: even full adherence to the ASTM standard would result in less protection for the people of Canada as not all tent products are included in its scope. Another industry standard which could be considered is ISO 5912:2011, *Camping tents - Requirements and test methods*. However, Health Canada found the ISO test method to be time-consuming, with variable results and failures recorded for lower-risk fabrics. Additionally, the ISO standard would require industry to invest in the procurement of expensive laboratory equipment. Given the upfront cost of the ISO standard, it might be less readily accepted or considered.

For children's play tents, the removal of the *Tents Regulations* would leave them subject to the *Textile Flammability Regulations*. The flammability requirements for textile products in the *Textile Flammability Regulations* might not be sufficiently protective of children and could lead to a gap in protections. Fire-safety labelling to alert caregivers would also be absent as a requirement for these products. Uptake for voluntary compliance with a consensus standard is also unclear.

It should also be noted that compliance expectations which rely on voluntary standards could be difficult to enforce since these requirements are not regulatory requirements.

For these reasons, using a voluntary approach is not the preferred option.

- Amend Regulations

The third and selected option would repeal the existing flammability and labelling requirements in the *Tents Regulations* and incorporate newer, consensus-based requirements set out in the CGSB standard. The proposed amendments would help maintain the level of protection for the people of Canada from incidents caused by fires in tent products while updating the regulatory requirements to be reflective of the types of materials used in tents today. The requirements in the CGSB standard would reduce regulatory burden for industry and help eliminate or greatly reduce reliance on flame retardant chemicals. The use of ambulatory incorporation by reference would allow the regulations to keep pace with technological changes and other relevant factors which are taken into account in the updating of the standard, for which there is a periodic,

L'autre option consisterait à s'appuyer sur une approche de conformité volontaire aux normes de l'industrie, soutenue par les interdictions générales en vertu de la LCSPC. Dans ce scénario, il serait attendu que l'industrie se conforme volontairement aux exigences d'une norme consensuelle appropriée qui contribue à prévenir le risque d'incendie de tente. Santé Canada adopterait des mesures pour soutenir la conformité volontaire à la norme de l'ONGC; cependant, l'application volontaire de la norme demeure incertaine et un manque de participation à l'approche volontaire de la conformité se traduirait par des lacunes au niveau de la protection. Aux États-Unis, la norme volontaire ASTM F3431-21 vise les tentes conçues pour une utilisation avec des appareils pour cuisiner ou chauffer (c'est-à-dire poêle à bois), et renvoie à la norme de l'ONGC relativement à l'inflammabilité. Toutefois, la norme ASTM ne prévoit pas d'exigence visant les tentes qui ne prévoient pas une utilisation avec des appareils pour cuisiner ou chauffer. Par conséquent, la norme de l'ASTM ne concerne qu'une sous-catégorie de produits de tente sur le marché : même une conformité complète à la norme ASTM ne garantit qu'une protection moindre de la population au Canada puisque sa portée n'inclut pas toutes les tentes. Une autre norme sectorielle qui pourrait être envisagée est la norme ISO 5912-2011, *Tentes de camping - Exigences et méthodes d'essai*. Toutefois, Santé Canada considère que la méthode d'essai de cette norme ISO demande du temps et que ses résultats sont variables, en plus de défaillances constatées à l'égard des textiles à faible risque. De plus, la norme ISO impliquerait pour l'industrie l'achat d'équipement de laboratoire coûteux. Attendu le coût initial associé à la norme ISO, elle serait moins facilement acceptée ou envisagée.

En ce qui concerne les tentes de jeu, l'abrogation du *Règlement sur les tentes* laisserait ce produit assujéti au *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* et créerait une lacune en matière de protection. Les exigences du *Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles* en matière d'inflammabilité des produits textiles pourraient ne pas protéger suffisamment les enfants et présenter des lacunes. De plus aucune exigence relative à la mise en garde sur le risque d'inflammabilité ne viserait les tentes de jeu. La participation du secteur à une approche volontaire de conformité à une norme consensuelle à l'égard de ce produit est également incertaine.

Il convient en outre de noter que l'application d'une norme volontaire ne serait pas facilement renforcée puisqu'elle ne serait pas assujétiée à des exigences réglementaires.

Pour ces raisons, l'approche volontaire ne constitue pas l'option privilégiée.

consensus-driven process. Amendments to the *Toys Regulations* to add appropriate fire-safety labelling and flammability performance requirements from the ISO toy standard for a toy intended to be entered by a child would continue to protect young children from fire injuries and deaths.

- Modifier le Règlement

Dans le troisième scénario - l'option privilégiée - Santé Canada abrogerait les exigences relatives à l'étiquetage et l'inflammabilité du *Règlement sur les tentes* en vigueur et incorporerait par renvoi des exigences récentes énoncées dans la norme élaborée consensuellement par l'ONGC. Les modifications proposées contribueraient à maintenir une protection adéquate de la population du Canada à l'égard des incendies de tente tout en mettant à jour les exigences réglementaires pour refléter le type de matériaux utilisés pour la fabrication des tentes actuellement. Les exigences de la norme de l'ONGC contribuent à réduire le fardeau pour l'industrie et à éliminer ou réduire considérablement l'utilisation de substances chimiques ignifuges. Le recours à l'incorporation par renvoi à caractère dynamique permettrait au Règlement de suivre le rythme des changements technologiques et d'autres facteurs considérés lors des mises à jour de la norme dans un processus consensuel périodique. Les modifications corrélatives au *Règlement sur les jouets* afin d'y ajouter les exigences relatives à l'étiquetage de sécurité incendie et l'inflammabilité appropriées de la norme ISO visant les jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer continuerait de protéger les jeunes enfants des risques de blessures et de décès causés par les incendies.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

The cost-benefit analysis (CBA) aims to estimate the proposed costs and benefits of making amendments to the *Tents Regulations* and *Toys Regulations* in a quantitative and qualitative manner. In 2021, Health Canada retained Cheminfo Services Inc. of Markham, Ontario, to analyze the costs and benefits associated with this regulatory proposal. The CBA report is available upon request from the contact listed at the end of this Regulatory impact analysis statement.

The cost-benefit analysis measures all impact of the proposed regulations as being relative to a baseline scenario. This allows for proper attribution of changes that are directly due to the proposed regulations, focusing on relevant impacts while ignoring other non-related factors.

### Baseline scenario

In the baseline scenario, the current regulatory environment under the *Tents Regulations* and *Toys Regulations* would continue to be in place. Tent flammability performance would continue to be tested to the CPAI-84 methodology and manufacturers and importers might rely on flame retardant chemicals for compliance. Children's play tents would continue to be covered under the *Tents Regulations*, creating a situation where some toys intended to

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

L'analyse coûts-avantages (ACA) vise à estimer, de façon quantitative et qualitative, les coûts et les avantages découlant des modifications qui pourraient être apportées au *Règlement sur les tentes* et au *Règlement sur les jouets*. En 2021, Santé Canada a retenu les services de l'entreprise Cheminfo Services Inc. de Markham, en Ontario, afin d'analyser les coûts et les avantages associés au présent projet de règlement. Le rapport de l'ACA est disponible sur demande auprès de la personne-ressource dont le nom figure à la fin du présent document.

L'analyse coûts-avantages mesure l'impact du projet de règlement à partir d'un scénario de référence. Cela permet de se concentrer sur les impacts probables associés aux modifications énoncées dans le projet de règlement et de laisser de côté des facteurs hors de propos.

### Scénario de référence

Dans le scénario de référence, le *Règlement sur les tentes* et le *Règlement sur les jouets* restent en vigueur. L'inflammabilité des tentes ferait toujours l'objet d'essais selon la méthode d'essai de la norme CPAI-84 et les fabricants et importateurs seraient toujours susceptibles de recourir aux substances chimiques ignifuges pour atteindre la conformité. Les tentes de jeu seraient toujours assujetties au *Règlement sur les tentes*, ce qui occasionnerait que

be entered by children would have different flammability performance and labelling requirements than others. The number of events (incidents, injuries, fatalities, and property damage) would continue to occur at rates similar to historic levels.

### Regulatory scenario

In the regulatory scenario, new ambulatory references using the CGSB standard for the fire-safety and flammability requirements would be incorporated into the *Tents Regulations*, and toys intended to be entered by a child would be covered under the *Toys Regulations* with new fire-safety labelling and flammability performance requirements set to the ISO toy standard. Manufacturers and importers would face upfront and ongoing costs related to changes in testing and labelling requirements and savings from reduced reliance on flame retardant chemicals and improved test methodology to assess flammability performance. The risk of incidents related to fires from tents and children's play tents would be maintained at or lower than levels in baseline scenario and lower potential risks related to exposure to flame retardant chemicals.

### Costs

The one-time or annual ongoing costs are composed of several activities for tent manufacturers such as meeting the proposed flammability requirements, fire-safety labelling requirements, and unsold tent inventories when the proposal comes into effect. For retailers, these costs are in relation to management of inventory that meets the flammability and fire-safety labelling requirements and stranded inventory when the regulations come into effect. Similar costs are applicable to play tent manufacturers.

During 2021, Cheminfo Services contacted businesses and associations that would be impacted by this regulatory proposal and asked them to complete questionnaires focused on identifying cost impacts. The information about the responses and costs are summarized as follows:

#### Tent industry

- Input on costs were received from five tent manufacturers. One company with a high volume of annual sales stated there were no one-time or annual costs relating to the proposed changes since they already meet the CGSB standard. Two companies with moderate volume sales responded, with one company providing no cost data while the other responded that there were no costs since they meet the CGSB standard. Two companies with small volume sales identified one-time costs and annual costs relating to the proposed changes.

certain jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer soient visés par des exigences d'inflammabilité et d'étiquetage différentes de celles visant d'autres jouets. Les événements (incidents, blessures, décès et dommage à la propriété) continueraient de se produire à des taux comparables aux taux antécédents.

### Scénario réglementaire

Dans le scénario réglementaire, les exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage de la norme de l'ONGC seraient incorporées par renvoi à caractère dynamique au *Règlement sur les tentes* et les jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer seraient assujettis au *Règlement sur les jouets* et aux exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage énoncées dans la norme ISO sur les jouets. Les fabricants et les importateurs feraient face à des coûts initiaux et continus associés aux modifications apportées à la méthode d'essai et à l'étiquetage. Ils profiteraient d'économies en réduisant leur utilisation de substances chimiques ignifuges et en appliquant une méthode d'essai d'inflammabilité optimisée. Dans ce scénario, le risque d'incidents associés aux incendies de tente et de tente de jeu serait soit comparable à celui du scénario de référence, soit plus bas, et le risque associé à l'exposition aux substances chimiques ignifuges serait réduit.

### Coûts

Les coûts uniques et les coûts annuels continus sont associés à diverses activités des fabricants de tentes, comme la mise en conformité aux exigences relatives aux essais d'inflammabilité et à l'étiquetage, et aux stocks invendus au moment de l'entrée en vigueur des propositions. Pour les détaillants, ces coûts découlent de la gestion de nouveaux stocks conformes aux exigences d'inflammabilité et d'étiquetage et de stocks restants au moment de l'entrée en vigueur des règlements. Des coûts similaires sont applicables aux fabricants de tentes de jeu.

Au cours de l'année 2021, Cheminfo Services a contacté des entreprises et des associations qui seraient affectées par le projet de règlement et les a invitées à répondre à divers questionnaires ciblant l'identification des impacts de coûts. Les données recueillies à l'égard des coûts identifiés se résument ainsi :

#### Industrie des tentes

- Cinq fabricants de tentes ont fourni un avis sur les coûts. Une société avec un haut volume de ventes annuelles a déclaré qu'aucun coût unique ni coût annuel ne serait engagé dans le cadre des modifications proposées puisque ses produits sont déjà conformes aux exigences de la norme de l'ONGC. Deux sociétés dont les ventes annuelles sont modérées ont répondu au questionnaire, l'une ne fournissant aucune donnée à l'égard des coûts, tandis que l'autre a déclaré qu'aucun coût ne serait engagé puisque ses produits sont conformes à la norme de l'ONGC. Deux sociétés avec

- Three tent manufacturers noted the use of flame retardant chemicals is expected to fall.
- Tent importers and retailers did not identify one-time or annual incremental costs, but noted the seasonal nature of products and complexities with supply chains due to the COVID-19 pandemic would require 12 months or more to sell existing inventory.
- Tent importers and retailers were supportive of the proposal to replace the CPAI-84 reference with the CGSB standard in the *Tents Regulations*.
- The Outdoor Industry Association (OIA) did not provide any comment or data, but forwarded the questionnaires to its members.

The CBA estimates that approximately 1 million tent products are sold annually in the Canadian marketplace. The surveyed manufacturers sell approximately 500 000 tent products in Canada, reflective of half the market. Market data for other products that fall within the scope of the *Tents Regulations*, such as dining shelters and gazebos, were limited.

#### Toy industry

- Only one toy manufacturer responded to the questionnaire and identified no additional one-time or ongoing costs relating to the proposed changes. The manufacturer stated a preference to use the ISO toy standard or its equivalent.
- Four retailers who sell a large portion of children's play tents to the Canadian marketplace responded to the questionnaire. None of the companies reported a cost relating to the proposed changes and identified a period of 12 to 24 months to deplete existing inventory.
- The Canadian Toy Association (CTA) assisted in forwarding the questionnaires to its members; however, no responses were received. The CTA indicated support toward applying the flammability and labelling requirements of ISO 8124-2 and EN 71-2.

The CBA extrapolated responses from the survey to the industry by weighting costs per tent and then multiplying by the number of tents impacted. The one-time costs were sales weighted as \$0.03 cents and around \$0.04 cents for annual ongoing costs. This data forms the basis of the low-cost scenario. A high-cost scenario, excluding the sales of the high-volume company (who reported no costs), was also developed, and its combination with the low-cost scenario forms the basis of the central cost scenario.

un petit volume de ventes annuelles ont identifié des coûts uniques et des coûts annuels en lien avec les modifications proposées.

- Trois fabricants de tentes ont noté leur intention de laisser tomber le recours aux substances chimiques ignifuges.
- Les importateurs et détaillants de tentes consultés n'ont pas identifié de coûts uniques ni de coûts annuels, mais soulignaient que, à cause de la nature saisonnière du marché et de la gestion complexe de l'approvisionnement causée par la pandémie de COVID-19, un minimum de 12 mois serait requis pour écouler les stocks actuels.
- Les importateurs et les détaillants de tentes soutenaient la proposition de remplacer le renvoi à la norme CPAI-84 dans le *Règlement sur les tentes* par un renvoi à la norme de l'ONGC.
- L'Outdoor Industry Association (OIA) n'a fourni ni commentaires ni données, mais elle a transmis les questionnaires à ses membres.

L'ACA estime qu'environ 1 million de tentes sont vendues annuellement sur le marché canadien. Les fabricants sondés étaient responsables d'environ la moitié des ventes de tentes au Canada, c'est-à-dire environ 500 000 tentes. Les données du marché concernant d'autres produits assujettis au *Règlement sur les tentes*, comme les abris pour manger et les auvents, étaient limitées.

#### Industrie du jouet

- Un seul fabricant de jouets a répondu au questionnaire; il n'identifiait aucun coût unique ni coût continu en lien avec les modifications proposées. Le fabricant a mentionné une préférence pour le recours à la norme ISO sur les jouets ou à une norme équivalente.
- Quatre détaillants responsables de la vente d'une large part des tentes de jeu pour enfants au Canada ont répondu au questionnaire. Aucune de ces entreprises n'identifiait de coûts en lien avec les modifications proposées, mais elles demandaient une période de transition de 12 à 24 mois pour écouler les stocks actuels.
- L'Association canadienne du Jouet (ACJ) a participé à la mobilisation des intervenants en transmettant le questionnaire à ses membres; aucun d'entre eux n'a toutefois répondu. L'ACJ a indiqué son soutien à l'égard de l'application des exigences des normes ISO 8124-2 et EN 71-2.

L'ACA a extrapolé des valeurs à partir des réponses de l'industrie au questionnaire en mesurant les coûts associés par tente et en multipliant le nombre de tentes touchées. Le coût unique pondéré en fonction des ventes atteignait 0,03 \$ et environ 0,04 \$ en ce qui concerne les coûts annuels. Ces données constituent la référence du scénario de coûts les plus bas. Un scénario de coûts les plus élevés a également été envisagé en excluant les ventes de la société avec un haut volume de ventes annuelles (laquelle

The CBA found one-time costs of \$0.2 million and ongoing annual costs of \$0.25 million for tents under the central cost scenario. The total present value 10-year cost is estimated at \$2.8 million discounted at 7%. For children's play tents, the CBA estimated the total present value 10-year cost as \$281,000.

The CBA assumed no incremental costs to the Government of Canada as a result of this proposal. The costs to administer, promote and enforce the proposed amended Regulations would become part of Health Canada's existing compliance and enforcement program for consumer products.

### **Cost sensitivity**

The CBA uses information provided from affected stakeholders. Five tent manufacturers responded to the questionnaire, which may represent a small sample of all affected companies. Given that two tent manufacturers with high and medium volume sales indicated they are currently meeting the CGSB standard and have not attributed costs to the proposal, this may skew the cost analysis from companies that have yet to adopt the CGSB standard. As such, higher costs relating to the proposal may be possible if the sample is not representative of all manufacturers. Using the high-cost scenario (excluding the high-volume tent manufacturer), the costs to tent manufacturers are around \$690,000 to \$819,000 annually with a total present value 10-year cost of approximately \$7.5 million. For toy manufacturers, information was received from only one company and used in the model and may not be representative of other companies. Using the high-cost scenario, the cost to toy manufacturers is around \$69,000 to \$82,000 annually, with a total present value 10-year cost of approximately \$754,000.

n'a identifié aucun coût). Ce scénario combiné à celui des coûts les plus bas forme un scénario de coûts moyens qui sert de référence pour l'ACA.

L'ACA a identifié un coût unique de 0,2 million de dollars et un coût annuel continu de 0,25 million de dollars associés aux tentes dans un scénario de coûts moyens. Les coûts totaux sur une période de 10 ans sont estimés à une valeur de 2,8 millions de dollars au taux d'actualisation de 7 %. Pour les tentes de jeu, l'ACA évalue des coûts totaux sur une période de 10 ans à 281 000 \$ en valeur actualisée.

L'ACA ne prévoit aucun coût administratif pour le gouvernement du Canada en lien avec le projet de règlement. Les coûts découlant de l'administration, la promotion et l'application du règlement modifié seraient intégrés au programme actuel de conformité et l'application de la loi pour les produits de consommation de Santé Canada.

### **Élasticité du coût**

L'ACA se reporte aux renseignements fournis par les intervenants concernés. Cinq fabricants de tentes ont répondu au questionnaire, ce qui ne constitue qu'un petit échantillon parmi l'ensemble de sociétés qui seraient touchées. Étant donné que deux fabricants de tentes avec des volumes de ventes élevés et moyens ont indiqué que leurs produits sont déjà conformes à la norme de l'ONGC et qu'ils n'ont pas associé de coûts aux modifications proposées, il est possible que les coûts engagés par des sociétés qui n'ont pas entrepris de mise en conformité à cette norme ne soient pas bien représentés. À cet égard, il est possible que les coûts de l'industrie qui découlent du projet de règlement soient plus élevés, puisque l'échantillon n'est pas représentatif de l'ensemble des fabricants. En faisant appel au scénario de coûts les plus élevés (excluant le fabricant avec un volume de ventes élevé), les coûts annuels des fabricants de tentes atteignent environ 690 000 \$ à 819 000 \$, avec un total de 7,5 millions de dollars en valeur actualisée pour une période de 10 ans. Pour les fabricants de jouets, une seule société a transmis des renseignements, lesquels ont été utilisés pour générer un modèle susceptible de ne pas bien représenter plusieurs autres sociétés. En faisant appel au scénario de coûts les plus élevés, les coûts annuels des fabricants de jouets atteignent environ 69 000 \$ à 82 000 \$, avec un total de 754 000 \$ en valeur actualisée pour une période de 10 ans.

## Benefits

The benefits portion of the CBA study considered data from a variety of sources. Information was collected from internal databases along with requesting information from external sources such as the CHIRPP. Health Canada also contacted the respective Office of the Fire Marshal or the Office of the Fire Commissioner in each of the provinces and territories in order to obtain information on fire-related events involving tents and play tents. This regulatory proposal is not expected to generate new health benefits, but would continue to help maintain the protection of the people of Canada from tent fires and play tent fires, while greatly eliminating or reducing the reliance on flame retardant chemicals. The reduction of flame retardant chemical use may have economic benefits in terms of cost savings for some Canadian tent suppliers, and also benefit the health of end users.

## Databases

From 1987 to June 2011, Health Canada received 68 reports related to tents. This included 2 deaths that were related to flammability as well as 10 injuries. There was 1 report related to a primary hazard of flammability. This was a burn/scald to an adult in August 1992. From June 20, 2011, to December 31, 2020, Health Canada received 29 reports related to tents (15 from the industry, 13 from consumers, 1 from the media). Of the 29 reports, 1 involved death, 7 involved injuries, and the rest were related to product defects, recalls, complaints and inquiries. The report involving death originated from a [media article](#) reported in 2015, and involved 4 fatalities. Data obtained from the CHIRPP from April 2011 to May 2018 found 132 injuries involving tents. Eight of the injuries were the result of a tent catching on fire. One additional record related to tent fires was found between May 2018 and February 2021. Many of the records indicate the tent caught on fire and caused burn injuries to the individual. No data was available on the type of tent involved or time period (year), other than a brief description of the incident. No reports were found in the United States' Consumer Product Safety Commission's database related to tent or children's play tent flammability between April 2011 to December 2020. However, records were found in the United States' National Electronic Injury Surveillance System (US NEISS) and United States Clearinghouse Data. From January 2010 to December 2019, 58 reports were received in the US NEISS data with 53 burn injuries and 3 reports related to flammability in the Clearinghouse Data, though one report may not be the direct result of a tent fire.

## Avantages

L'analyse des avantages est fondée sur des données provenant d'une variété de sources. L'information a été extraite de bases de données internes et recueillies auprès de sources externes comme le SCHIRPT. Santé Canada a aussi contacté les représentants des Bureaux du commissaire des incendies de chacune des provinces et territoires afin d'obtenir des données relatives aux incendies impliquant une tente ou une tente de jeu. Le présent projet de règlement ne devrait pas générer des avantages supplémentaires en matière de santé, il continue de protéger la population du Canada contre les incendies de tente et de tente de jeu, tout en éliminant ou en diminuant considérablement le recours aux substances chimiques ignifuges. La réduction du recours aux substances chimiques ignifuges est à même de générer un avantage économique puisqu'elle serait assortie d'une réduction de coûts pour certains fournisseurs de tentes canadiens, sans oublier l'avantage généré pour la santé de l'utilisateur final, le consommateur.

## Bases de données

De 1987 à juin 2011, Santé Canada a reçu 68 rapports d'incidents en lien avec des tentes. Deux décès et 10 blessures étaient liés à l'inflammabilité des produits. Un rapport mettait l'inflammabilité en cause comme risque principal. Il s'agissait d'un incident datant d'août 1992 ayant causé des brûlures et échaudures chez une personne adulte. Du 20 juin 2011 au 31 décembre 2020, Santé Canada a reçu 29 rapports reliés aux tentes (15 rapports de l'industrie, 13 rapports de consommateurs, 1 incident rapporté dans les médias). Parmi les 29 rapports, 1 citait un décès, 7 mentionnaient des blessures et les autres relataient des défauts de produit, des rappels, des plaintes ou des requêtes. Le rapport de décès provenait d'un [article](#) publié dans un média en 2015, et impliquait 4 fatalités. Les données obtenues auprès du SCHIRPT d'avril 2011 à mai 2018 indiquaient 132 blessures impliquant des tentes. Huit de ces blessures avaient été causées par un incendie de tente. Un rapport supplémentaire lié à un incendie de tente avait été signalé entre mai 2018 et février 2021. Une grande partie des rapports indiquaient que la tente avait pris feu et causé des blessures à un individu. Les données ne rendaient pas compte du type de tente ni du moment de l'incident (saison), seulement une brève description de l'incident. Aucun incident n'a été rapporté dans la base de données de la United States Consumer Product Safety Commission relativement à l'inflammabilité de tentes ou de tentes de jeu d'avril 2011 à décembre 2020. Cependant, des rapports ont été trouvés dans le United States National Electronic Injury Surveillance System (US NEISS) et la United States Clearinghouse Data. De janvier 2010 à décembre 2019, le US NEISS a reçu 58 rapports, dont 53 rapports de brûlures et la United States Clearinghouse a reçu 3 rapports relatifs à l'inflammabilité. Cependant, il est possible que l'incendie de tente ne soit pas directement mis en cause dans l'un de ces rapports d'incidents.

Recent data was retrieved from the databases after the completion of the CBA study. From January 2021 to December 31, 2022, Health Canada received 10 reports related to tents (6 from the industry, 4 from consumers). CHIRPP data from February 2021 to January 2023 found 14 records related to tent flammability issues, most narratives indicate the individual sustained burn injuries from a tent fire. No reports were found in the United States' Consumer Product Safety Commission's database between January 2021 to December 2022. Recent US NEISS data found 20 reports involving fires and tents between January 2020 to December 2021, involving 19 burn injuries. Finally, United States Clearinghouse data from January 2020 to December 2021 found 12 reports related to flammability issues in tents with several resulting in death.

### **Fire data from provinces and territories**

Health Canada requested fire incident data related to tents and children's play tents from the provincial and territorial fire authorities (i.e. Office of the Fire Marshal or Office of the Fire Commissioner). Alberta, Ontario and Nunavut provided data associated with fires and injuries involving these product categories. Other provinces and territories noted they do not collect the level of detail needed to discern between the product categories requested. For Alberta, from 2011 to April 2020, the province reported 12 events related to the property class of tents, and another 4 events related to children's play houses (which may include children's play tents). Fire-related injuries were reported in 2 of the events involving tents. The information received from Alberta indicates that approximately 1.2 tent fires and 0.2 injuries occurred on average over a 10-year period. This represents a 0.05 injury rate per million population per year. For children's play houses, the average occurrence is around a 0.4 per year with no injuries reported over the same period.

For Ontario, from 2000 to 2020, there were 6 incidents reported under the property type of tents (including one fatality in 2000). There were also 4 incidents reported under the property type of gazebos and 95 reported under sheds or children's playhouse. Serious injuries were reported in 5 events involving tents and gazebos, and 8 events involving sheds and children's playhouses. The information received from Ontario indicates that approximately 0.5 tent and gazebo fires occurred per year and 0.24 serious injuries occurred on average over a 21-year period. For sheds and children's play houses, the average occurrence is around 4.5 per year with 0.38 serious injuries reported over the same period. The information for

Des données récentes ont été extraites des bases de données après que l'ACA a été achevée. Du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 31 décembre 2022, Santé Canada a reçu 10 rapports reliés aux tentes (6 provenant de l'industrie, 4 provenant de consommateurs). Les données du SCHIRPT de février 2021 à janvier 2023 incluaient 14 rapports liés à des problèmes d'inflammabilité de tentes, la plupart des descriptions indiquant que le consommateur avait subi des brûlures causées par un incendie de tente. Aucun incident n'a été rapporté dans la base de données de la United States Consumer Product Safety Commission entre avril 2021 et décembre 2022. Les données récentes du US NEISS incluaient 20 rapports liés à des incendies de tente de janvier 2020 à décembre 2021, dont 19 impliquant des brûlures. Finalement, la United States Clearinghouse indiquait 12 rapports en lien avec des tentes montrant des problèmes d'inflammabilité de janvier 2020 à décembre 2021, dont plusieurs impliquant une fatalité.

### **Données d'incendies des provinces et des territoires**

Santé Canada a demandé aux bureaux du commissaire des incendies de chacune des provinces et de chacun des territoires de fournir des données sur les incendies liés à des tentes ou tentes de jeu dans leur territoire respectif. L'Alberta, l'Ontario et le Nunavut ont fourni des données associées à des incendies et des blessures impliquant les catégories de produits susmentionnées. Les autres provinces et territoires ont mentionné ne pas consigner suffisamment de renseignements détaillés pour pouvoir distinguer les catégories de produits visés dans la demande. En Alberta, de 2011 à avril 2020, 12 incidents ont été signalés en rapport avec la catégorie de biens des tentes et 4 incidents en rapport avec des maisons de jeu pour enfants (pourraient inclure des tentes de jeu). Des blessures causées par un incendie ont été signalées dans 2 rapports d'incidents impliquant une tente. Les données transmises pour la province de l'Alberta indiquaient qu'environ 1,2 incendie de tente et 0,2 blessure se produisent en moyenne sur une période de 10 ans. Il s'agit d'un taux de 0,05 blessure pour un million d'habitants par année. En ce qui concerne les maisons de jeu pour enfants, la prévalence d'incendie est d'environ 0,4 par année, avec aucune blessure rapportée pour la même période.

En Ontario, de 2000 à 2020, 6 incidents ont été rapportés en lien avec la catégorie de biens des tentes (dont un décès en 2000). Les données incluaient en outre 4 incidents en lien avec des articles de type abri de jardin et 95 incidents en lien avec des remises ou des maisons de jeu pour enfants. Des blessures graves ont été signalées dans le cadre de 5 incidents impliquant des tentes ou des abris de jardin et 8 incidents impliquant des remises ou des maisons de jeu pour enfants. Les données transmises pour la province de l'Ontario indiquaient qu'environ 0,5 incendie de tente et 0,24 blessure grave se produisent en moyenne sur une période de 21 ans. En ce qui concerne les maisons de jeu pour enfants, la prévalence d'incendie

Ontario indicates 0.033 serious injuries per million population per year from tent and gazebo fires, and 0.003 fatalities rate per million population per year. It is important to note certain limitations with the provincial data: there may be varying types of products in each category; there may be no distinction between consumer products and products used for commercial purpose; and the affected product may not be composed of fabric-based materials (e.g. a wooden gazebo vs. fabric covers on a gazebo). Nevertheless, the provincial data suggests fire events do occur in Canada within these product categories.

The territory of Nunavut reported 2 events associated with tent flammability. One event involved 4 fatalities within the same family in 2015 (identical to the media report mentioned above). The camping stove is suspected as the cause of the fire. The other event in 2020 resulted in injuries to one person.

The cost benefit study found an injury rate of about 0.023 injuries per million population per year based on the Alberta and Ontario data, which suggests about 0.862 injuries per year across Canada. For fatalities, based on combined data from Alberta and Ontario, the study predicted 0.003 per million population per year, with a fatality rate of 0.094 fatalities per year across Canada. Tent fires in Canada are estimated at 3.3 occurrences per year based on the Alberta and Ontario data.

#### Summary of CBA

The main purpose of the proposal is to continue to protect the people of Canada from the flammability hazards associated with tents while updating the flammability performance requirements to be reflective of the type of tent materials used today. While the contracted CBA report found a net benefit of \$6.5 million using the central cost scenario, the benefits are driven by a hypothetical reduction in the risk of fatalities primarily associated with children's play tents. The study did not find evidence to reliably identify the extent that the proposed CGSB standard would reduce the number of fires, injuries, and fatalities. As the proposal amends the performance requirements in the current *Tents Regulations*, it is difficult to characterize any benefits or attribute any reductions in tent fire fatalities and injuries relative to the existing requirements. Additional benefits, such as a reduction in flame retardant exposure to users, could not be monetized. Costs to Canadian consumers are expected to be minimal. The CBA reported an estimated average price increase per tent over ten years to be about \$0.50 under the central cost scenario.

est d'environ 4,5 par année, avec 0,38 blessure grave pour la même période. Les données de l'Ontario se traduisent par un taux de 0,033 blessure grave causée par un incendie de tente ou d'abri de jardin pour un million d'habitants par année, et de 0,003 décès pour un million d'habitants par année. Il convient de noter certaines limites des données provinciales : les catégories de produits sont susceptibles d'inclure des types de produits variés; il est possible qu'aucune distinction ne soit faite entre les produits de consommation et les produits d'usage commercial; et les produits impliqués ne sont pas nécessairement faits de textiles (p. ex. abri de jardin avec une toiture en bois ou couvert d'une toile). Néanmoins, les données provinciales suggèrent que des incendies sont causés par ces catégories de produits au Canada.

Le territoire du Nunavut a signalé 2 incidents en lien avec l'inflammabilité de tentes. L'un des rapports impliquait 4 décès des membres d'une même famille en 2015 (identique au rapport de l'article susmentionné). Le réchaud de camping est mis en cause dans cet incendie. L'autre incident s'est produit en 2020 et signale des blessures chez un individu.

L'ACA conclut que le taux de blessure atteint environ 0,023 blessure par million d'habitants par année sur la base des données de l'Alberta et l'Ontario, ce qui suggère un taux de 0,862 blessure par année au Canada. En ce qui concerne les décès, les données combinées de l'Alberta et l'Ontario indiquent 0,003 décès par million d'habitants par année, correspondant à 0,094 décès par année au Canada. Les incendies de tentes au Canada sont estimés à 3,3 événements par année, sur la base des données de l'Alberta et l'Ontario.

#### Sommaire de l'ACA

L'objectif principal du projet de règlement est de continuer à protéger la population des risques associés à l'inflammabilité des tentes tout en mettant à jour les exigences relatives à l'inflammabilité pour qu'elles reflètent les types de matériaux dont sont faites les tentes aujourd'hui. Bien que l'ACA ait indiqué des avantages nets atteignant 6,5 millions dans un scénario de coûts moyens, les avantages de la proposition sont avant tout générés par une réduction hypothétique du risque de décès associé aux tentes de jeu. L'ACA ne rend compte d'aucune donnée probante qui corrobore de manière fiable que la norme de l'ONGC diminuerait le nombre d'incendies, de blessures ou de décès. Étant donné que les modifications proposées visent des exigences de rendement du *Règlement sur les tentes* en vigueur, il est difficile de caractériser leurs avantages ou de leur attribuer une valeur en matière de réduction de la prévalence de décès ou de blessures causés par des incendies de tentes par rapport aux exigences actuelles. Certains avantages supplémentaires, comme la réduction de l'exposition des consommateurs aux substances



chimiques ignifuges, ne peuvent pas être monétisés. Il est attendu que le coût pour les consommateurs canadiens soit minime. L'ACA rapporte une augmentation du prix moyen par tente estimée à environ 0,50 \$ pour une période de 10 ans dans un scénario de coûts moyens.

#### Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2023-2032)  
 Base year for costing: 2023  
 Present value base year: 2022  
 Discount rate: 7%

#### Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2023 à 2032)  
 Année de référence du calcul des coûts : 2023  
 Année de référence de la valeur actualisée : 2022  
 Taux d'actualisation : 7 %

#### Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year	Other relevant years	Final year	Total (present value)	Annualized value
<b>Government</b>	No Costs Anticipated	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
<b>Industry</b>	Flammability Testing and Label Changes	\$659,849	\$3,559,307	\$482,125	\$3,328,645	\$473,924
<b>All stakeholders</b>	<b>Total costs</b>	<b>\$659,849</b>	<b>\$3,559,307</b>	<b>\$482,125</b>	<b>\$3,328,645</b>	<b>\$473,924</b>

#### Coûts monétisés

Intervenant touché	Description du coût	Année de référence	Autres années pertinentes	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
<b>Gouvernement</b>	Pas de coûts attendus	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
<b>Industrie</b>	Essais d'inflammabilité et modification de l'étiquetage	659 849 \$	3 559 307 \$	482 125 \$	3 328 645 \$	473 924 \$
<b>Tous les intervenants</b>	<b>Coûts totaux</b>	<b>659 849 \$</b>	<b>3 559 307 \$</b>	<b>482 125 \$</b>	<b>3 328 645 \$</b>	<b>473 924 \$</b>

Some of the costs faced by industry are expected to be passed on to the people of Canada. However, as the initial costs will be paid by industry, they have been assigned to them as a stakeholder. Some of these costs may be offset from reduced reliance on flame retardant savings.

As there was uncertainty in the assumptions to calculate the effectiveness of the reductions in fire hazards, while noting a positive outcome would be maintained based upon historical levels, Health Canada has opted to not display the monetized benefits, and instead is providing only the monetized costs.

#### Quantified (non-\$) and qualitative impacts

##### Positive impacts

- Maintain protection from fire-related events for tents and play tents, including toys intended to be entered by a child.

Il est attendu que certains coûts pour l'industrie soient transférés sur la facture des consommateurs du Canada. Toutefois, comme les coûts initiaux seront assumés par l'industrie, ils leur ont été attribués. Certains de ces coûts pourraient être compensés par les économies de coûts découlant de la réduction du recours aux substances chimiques ignifuges.

Puisqu'il demeure une certaine incertitude à l'égard des indicateurs d'efficacité de la réduction des dangers d'inflammabilité et bien qu'il ait été noté que des résultats positifs seraient maintenus sur la base des taux précédents, Santé Canada a choisi de ne pas tenir compte des avantages monétaires et d'afficher plutôt les valeurs associées aux coûts.

#### Impacts quantitatifs (non monétaires) et qualitatifs

##### Impacts positifs

- Maintien de la protection contre les risques associés aux incendies de tentes et de tentes de jeu, incluant les jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer.

- Potential for less flame retardant chemicals applied to tents sold in Canada, and fewer associated adverse health impacts for people of Canada who use tents. This could also be a benefit to manufacturers in lowering their production costs.
- Costs for testing equipment is minimized as previous equipment for testing CPAI-84 can be utilized for testing to the CGSB standard. Industry burden may be reduced as fewer products may fail testing to the current requirements.
- Potential for less flame retardant chemicals applied to children's play tents sold in Canada, and fewer associated adverse health impacts for Canadian children who use children's play tents.
- Diminution potentielle du recours aux substances chimiques ignifuges pour traiter les tentes vendues au Canada et diminution des effets indésirables pour la santé associés aux tentes pour les consommateurs du Canada. La diminution du recours aux substances chimiques ignifuges pourrait bénéficier aux fabricants en réduisant les coûts de production des fabricants de tentes.
- Les coûts associés à l'équipement d'essai sont minimes étant donné que l'équipement requis pour la méthode d'essai de la norme CPAI-84 peut être utilisé pour les essais conformes à la norme de l'ONGC. Le fardeau de l'industrie pourrait être réduit puisque moins de produits risquent d'être non conformes aux exigences modifiées.
- Diminution potentielle du recours aux substances chimiques ignifuges pour traiter les tentes de jeu vendues au Canada et diminution des effets indésirables pour la santé associés aux tentes de jeu pour les enfants du Canada.

#### Negative impacts

- It is possible some inventories of tents or children's play tents may remain unsold, depending on the timing and communications with industry.
- Businesses could choose to terminate the supply of some tents or children's play tents to minimize impacts (products withdrawn or discontinued).
- Some costs may be passed on to final consumers in the form of marginally higher prices.

#### Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would not impact small businesses.

It is expected that tents which comply with the current flammability performance requirements under the *Tents Regulations* would continue to comply with the CGSB standard. Similarly, play tents meeting the flammability performance requirements currently would also continue to comply with the ISO toy standard.

Cheminfo Services reported responses from two small businesses, one domestic and one foreign. The small Canadian business did not identify any specific impacts in their response to the questionnaire. The small foreign business (a tent manufacturer) noted different standards would increase its costs and that it lacked the resources to make multiple versions of their products for specific markets. The manufacturer also reported one-time costs and annual costs. It is important to note that the proposed requirements from the CGSB standard are more reflective of the types of materials currently used in tents, which

#### Impacts négatifs

- Il est possible que des stocks de tentes et de tentes de jeu demeurent invendus, en fonction du déroulement et des communications au sein de l'industrie.
- Des entreprises sont susceptibles de mettre fin à l'approvisionnement de certaines tentes ou tentes de jeu pour enfants pour minimiser les impacts (retrait ou abandon d'un produit).
- Il est possible que certains coûts soient passés aux consommateurs sous forme de prix légèrement plus élevés.

#### Lentille des petites entreprises

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées n'auraient pas de répercussions sur les petites entreprises.

Il est attendu que les tentes qui sont conformes aux exigences relatives à l'inflammabilité du *Règlement sur les tentes* en vigueur sont conformes aux exigences énoncées dans la norme de l'ONGC. De même, les tentes de jeu qui sont conformes aux exigences relatives à l'inflammabilité en vigueur sont conformes à la norme ISO sur les jouets.

Cheminfo Services a tenu compte des réponses de deux petites entreprises, l'une au Canada et l'autre à l'étranger. La petite entreprise canadienne n'a pas mentionné d'impact particulier dans ses réponses au questionnaire. La petite entreprise étrangère (un fabricant de tentes) mentionnait que des normes modifiées généreraient une augmentation de coûts et qu'elle ne disposait pas des ressources pour produire des versions multiples de son produit pour s'adapter à un marché en particulier. Le fabricant a aussi mentionné des coûts uniques et des coûts annuels. Il est important de noter que les exigences

would help reduce the regulatory burden to industry. Cheminfo Services also reported the company represents less than half of one percent of the Canadian market in 2020. Since the estimated tent market is around 1 million units, this would imply around 5 000 tents are sold in Canada by this particular small business. The small business also reported they expect the use of flame retardant chemicals to be reduced, implying a benefit to consumers even though there are costs associated with the proposal.

### Flexible option

In order to minimize impacts to all businesses (including small businesses) and achieve the policy objectives, the proposed amendments would come into force on the date of publication in *Canada Gazette*, Part II. However, a transitional provision would allow products compliant with the current *Tents Regulations* and *Toys Regulations* to continue to be manufactured, imported, advertised, or sold in Canada for 365 days beginning on the day the proposed amendments come into force. This additional time of one year would allow small businesses sufficient time to bring new products into compliance while depleting existing inventory. Additionally, the proposed amendments would also include a period of time to comply when new versions of the standards (i.e. the CGSB standard or the ISO toy standard), incorporated by reference, are published. The manufacturer or importer would be allowed 180 days to manufacture or import products that meet either the new or the previous version of the standard. Additionally, advertisers and retailers would be allowed 365 days to advertise or sell products that meet either the new or the previous version of the standard.

### One-for-one rule

The regulatory proposal would not result in any administrative burden on businesses; therefore, the one-for-one rule does not apply.

### Regulatory cooperation and alignment

The proposal is not related to a commitment under a formal regulatory cooperation forum.

The proposal considered available alignment options with international jurisdictions.

proposées de la norme de l'ONGC sont plus représentatives des matériaux actuellement utilisés dans la fabrication des tentes, ce qui contribuerait à alléger le fardeau de l'industrie. Cheminfo Services a en outre mentionné que la part de cette entreprise équivaut à moins de la moitié de 1 % du marché canadien des tentes en 2020. Dans un marché évalué à un (1) million d'unités vendues, l'entreprise vendrait environ 5 000 tentes au Canada. Cette petite entreprise a également mentionné qu'elle prévoit réduire son utilisation de substances chimiques ignifuges, ce qui constitue un avantage pour le consommateur, malgré les coûts associés aux modifications proposées.

### Mesure d'assouplissement

Dans le but de minimiser les impacts sur l'ensemble des entreprises (y compris les petites entreprises), et d'atteindre les objectifs stratégiques, les modifications proposées entreraient en vigueur à la date de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Toutefois, une disposition transitoire autoriserait la fabrication, l'importation, la promotion ou la vente des produits conformes à la version actuelle du *Règlement sur les tentes* et à la version actuelle du *Règlement sur les jouets* durant les 365 jours qui suivront l'entrée en vigueur du projet de règlement. Cette période de transition d'un an accorderait aux petites entreprises suffisamment de temps pour fabriquer de nouveaux produits conformes tout en écoulant les stocks actuels. De plus, les modifications proposées incluraient une période de transition pour la mise en conformité à toute modification des normes incorporées par renvoi (c'est-à-dire la norme de l'ONGC et la norme ISO sur les jouets), le cas échéant. Les fabricants et les importateurs disposeraient alors d'une période de 180 jours pour fabriquer ou importer des produits nouveaux ou des produits conformes à la norme avant ses modifications. De plus, les promoteurs et les détaillants disposeraient d'une période de 365 jours pour promouvoir ou vendre des produits nouveaux ou des produits conformes à la norme avant ses modifications.

### Règle du « un pour un »

Le projet de règlement n'entraînerait pas de fardeau administratif pour les entreprises; ainsi, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

### Coopération et harmonisation réglementaires

La proposition n'est associée à aucun engagement en vertu d'un forum de coopération réglementaire officiel.

Diverses options en matière d'harmonisation à des exigences similaires émises par d'autres administrations à l'échelle internationale ont été prises en compte.

## International – tents

Based on the information from the CBA report, it is reported that tents made in Canada may represent a small percentage of the total tents in the market, while imported tents account for the majority of total tents sold in Canada. Importation, based upon country of origin and not brand, is predominantly from Asian countries such as China and Bangladesh, while the United States represents about 11% of the imported tents. Data on exports or re-exports indicate they would compose a small proportion of the overall trade in tents.

In the United States, the ASTM International purchased the rights to CPAI-84 and revised the CPAI-84 specifications under a new tent standard, resulting in ASTM F3431-20. The standard underwent minor revisions in 2021, resulting in the current version: ASTM F3431-21, which is a voluntary standard in the United States. The CPAI-84 specifications are mandatory in certain States.

It is important to highlight that ASTM F3431-21 references the CGSB standard for the flammability performance of tents, and both standards therefore assess products using identical requirements for flammability performance. However, the scope of the ASTM F3431-21 is limited to tents that are intended for use with camping appliances. Therefore, the voluntary ASTM standard does not apply to the majority of tent products available in the marketplace.

Harmonization and alignment with ASTM F3431-21 would result in a decreased protection to the people of Canada from the hazards posed by tent fires. The amendments proposed in the *Tents Regulations* continue to apply to tent products for use with or without camping appliances since flammability hazards exist with tents whether or not they are intended for use with camping appliances. Tent products can catch on fire from contact with an open flame or other ignition sources and the risks of smoke inhalation, burn injuries or death remain the same irrespective of whether the source originates from inside or outside the tent. While this may impact certain U.S. manufacturers wishing to access Canadian markets, the protection provided to the people of Canada is greater in scope than ASTM F3431-21 and remains aligned with what is subject to the current *Tents Regulations*. There may exist minor differences in the fire-safety labelling requirements of the ASTM and the CGSB standard; however, the CGSB standard allows for statements that convey the same meaning to be used.

## Échelle internationale - tentes

Les données présentées dans l'ACA indiquent que la majorité des tentes vendues au Canada sont importées; les tentes fabriquées au Canada ne correspondent qu'à une petite part du marché. Les importations, dont les données tiennent compte du pays de fabrication et non de la marque, proviennent essentiellement de pays de l'Asie, comme la Chine et le Bangladesh; les États-Unis comptent pour 11 % des importations de tentes. Les données indiquent que l'exportation et la réexportation ne forment qu'une petite proportion des échanges commerciaux de tentes.

Aux États-Unis, l'ASTM International a acquis les droits de la norme CPAI-84, dont elle a modifié les spécifications pour refléter de nouvelles exigences, formant la norme ASTM F3431-20. Cette norme a fait l'objet de quelques modifications mineures en 2021, dont le résultat est la norme ASTM F3431-21, laquelle est volontaire aux États-Unis. La norme CPAI-84 demeure obligatoire dans certains États américains.

Il est important de noter que la norme ASTM F3431-21 renvoie à la norme de l'ONGC relativement aux exigences d'inflammabilité, ce qui signifie que ces deux normes énoncent des critères de rendement identiques en matière d'inflammabilité. Toutefois, la portée de la norme ASTM F3431-21 est limitée aux tentes qui sont conçues pour une utilisation avec des appareils de camping pour cuisiner ou chauffer. Par conséquent, cette norme volontaire de l'ASTM ne s'applique pas à la majorité des tentes vendues sur le marché.

Ainsi, l'harmonisation à la norme ASTM F3431-21 se traduirait par une diminution de la protection de la population du Canada contre les risques associés aux incendies de tente. Les modifications proposées au *Règlement sur les tentes* continueraient à s'appliquer à tous les types de tentes, puisque le risque d'inflammabilité concerne les tentes qu'elles soient ou non conçues pour être utilisées avec des appareils de camping pour cuisiner ou chauffer; les modifications proposées maintiennent donc la portée du *Règlement sur les tentes* en vigueur. Toute tente est susceptible de prendre feu si elle est exposée à une flamme nue ou une autre source d'inflammation; les risques d'inhalation de fumée, de brûlures et de décès demeurent les mêmes sans distinction à l'égard de l'emplacement intérieur ou extérieur de la source d'inflammation. Bien qu'à cet égard, il est possible que les fabricants de tentes américains qui visent le marché canadien soient affectés par la proposition, la protection offerte à la population du Canada par le *Règlement sur les tentes* en vigueur dépasse la portée de la norme ASTM F3431-21; elle est donc ainsi maintenue. Il y a quelques différences mineures entre les exigences relatives à l'étiquetage de la norme de l'ASTM et de la norme de l'ONGC; cependant, la norme de l'ONGC autorise le recours à des mises en garde qui véhiculent le même sens que ses exigences requièrent.

Exportation of tent products would not be affected as the Canadian requirements meet or exceed the standards for tents in North America.

#### International – children’s play tents

Adoption of the ISO toy standard for toys intended to be entered by a child increases harmonization and alignment with an international safety standard. The European Union’s Toy Safety Directive specifies compliance of toy products to several standards including EN 71-2:2020, *Safety of toys - Part 2: Flammability*. The flammability performance requirement for toys intended to be entered by a child in the ISO toy standard are equivalent to those in EN 71-2:2020.

This proposal would result in decreased regulatory burden for manufacturers and producers of toys intended to be entered by a child, and reduced reliance on flame retardant chemicals to meet the proposed requirements. The approach to adopt the ISO toy standard by ambulatory incorporation by reference would result in the requirements remaining current to any changes with the international standard.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the Government of Canada’s *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan was conducted and concluded that a strategic environmental assessment is not required.

While a reduction in the use of flame retardant chemicals is likely to have a positive impact on the environment, this impact is expected to be minimal.

#### *Gender-based analysis plus*

The regulatory proposal would be expected to generate benefits for all people of Canada primarily by continuing to protect them from flammability hazards posed by tent and children’s play tent products. Information from Statistics Canada indicates that both male and female persons participate in tent camping activities across Canada, with greater participation by persons in the adolescent to young-adult age groups. The proposal is not expected to have unintended negative impacts.

Tent products are intended to be portable and temporary shelters for activities such as leisure, sleep or rest, but are not intended to serve as a permanent shelter or home. Persons experiencing homelessness may utilize tent products in a manner that is not the intended purpose. Nevertheless, the proposal would continue to provide protection

Les exportations de tentes ne seraient pas affectées puisque les exigences canadiennes répondent aux normes relatives aux tentes en Amérique du Nord ou les dépassent.

#### Échelle internationale– tentes de jeu pour enfants

L’adoption de la norme ISO pour les jouets conçus pour qu’un enfant puisse y entrer accroît l’alignement des exigences canadiennes aux normes de sécurité internationales. La directive de l’Union européenne relative à la sécurité des jouets prescrit l’application de diverses normes en matière de conformité des jouets, dont la norme EN 71-2:2020, *Sécurité des jouets - Partie 2 : Inflammabilité*. Les exigences relatives aux essais d’inflammabilité des jouets conçus pour qu’un enfant puisse y entrer de la norme ISO sur les jouets sont équivalentes à celles de la norme EN 71-2:2020.

La présente proposition se traduirait par un allègement du fardeau des fabricants et des producteurs de jouets conçus pour qu’un enfant puisse y entrer, et une diminution du recours aux substances chimiques ignifuges. L’incorporation par renvoi à caractère dynamique à la norme ISO sur les jouets permettrait de maintenir à jour les exigences au fur et à mesure des modifications de la norme internationale.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* du gouvernement du Canada, une analyse préliminaire a été menée et a permis de conclure qu’une évaluation environnementale stratégique n’est pas nécessaire.

Bien que la réduction du recours aux substances chimiques ignifuges soit à même d’avoir un impact positif sur l’environnement, il est attendu que cet impact soit minime.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Il est attendu que le projet de règlement génère des avantages pour toutes les personnes au Canada en continuant de les protéger contre les risques associés à l’inflammabilité des tentes et des tentes de jeu pour enfants. Les données de Statistique Canada indiquent que les personnes de sexe masculin et féminin participent à des activités dans des tentes de camping partout au Canada, avec une participation plus importante des adolescents et des jeunes adultes. La proposition ne devrait pas avoir d’impact négatif imprévu.

Une tente est un produit portable conçu pour servir d’abri dans le cadre d’activités de loisirs, pour y dormir ou s’y reposer; il n’est pas destiné à servir d’abri permanent ou de résidence. Les personnes en situation d’itinérance sont à même d’utiliser les tentes d’une manière pour laquelle le produit n’est pas conçu. Néanmoins, la proposition

by specifying flammability performance requirements for tent materials and specific directions on safe use through fire-safety labelling on the product.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The regulatory proposal would be made under the authority of the CCPSA and would come into force on the day on which it is published in *Canada Gazette*, Part II. These proposed regulations would include a transitional period that allows a product compliant to the current requirements to continue to be manufactured, imported, advertised, or sold in Canada for 365 days beginning on the day the proposed regulations come into force. During this transition period, regulated parties would be able to comply with either the current regulations or the amended regulations.

The regulatory proposal would include a period; after a new version of a standard incorporated by reference is published; that would allow 180 days to manufacture or import and 365 days to advertise or sell products that meet either the new or the previous version of the standard.

Health Canada would develop information materials to help industry stakeholders understand and comply with the amended requirements. The test methods used by Health Canada's Product Safety Laboratory would be made available upon request to the Government of Canada.

#### *Compliance and enforcement*

Compliance and enforcement activities would follow established Health Canada approaches and procedures, including sampling and testing of products, inspections at business locations, follow-up on incidents reported by the Canadian public and follow-up on mandatory incident reports by industry. Non-compliant products would be subject to the enforcement actions available to Health Canada inspectors under the CCPSA, and could include voluntary commitment to product correction by industry, negotiation with industry for the voluntary removal of non-compliant products from the market, seizure, orders for recall or other measures, administrative monetary penalties or prosecution.

Health Canada would also seek to maximize compliance with the proposed amendments through ongoing industry

maintiendrait un niveau de protection adéquat en précisant les exigences relatives à l'inflammabilité applicables aux matériaux dont sont faites les tentes et des exigences d'étiquetage de sécurité incendie avec des instructions spécifiques pour une utilisation sécuritaire.

### **Mise en œuvre, conformité et application de la loi, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Le projet de règlement serait pris en application de la LCSPC et il entrerait en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le projet de règlement comprendrait une disposition transitoire qui autorise la fabrication, l'importation, la promotion ou la vente des produits conformes aux exigences actuelles durant les 365 jours qui suivent l'entrée en vigueur du projet de règlement. Durant cette période de transition, les parties réglementées devraient se conformer soit aux exigences du Règlement avant sa modification, soit aux nouvelles exigences.

Le projet de règlement prévoirait une période de transition suivant la publication d'une nouvelle version de la norme incorporée par renvoi qui permettrait la fabrication ou l'importation de produits pendant 180 jours et la promotion ou la vente de produits pendant 365 jours au cours desquels les produits doivent respecter les exigences de la nouvelle version ou de la version précédente de la norme.

Santé Canada élaborerait des documents d'information pour aider les parties réglementées à comprendre les exigences modifiées et à s'y conformer. Les méthodes d'essai utilisées par le Laboratoire de la sécurité des produits de Santé Canada seraient accessibles sur demande auprès du gouvernement du Canada.

#### *Conformité et application de la loi*

Les activités de conformité et d'application de la loi suivraient les approches et les procédures établies par Santé Canada, y compris l'échantillonnage et la mise à l'essai des produits, les inspections dans les entreprises, le suivi des incidents signalés par le public canadien, et le suivi des rapports d'incidents obligatoires par l'industrie. Les produits non conformes seraient soumis aux mesures d'application de la loi dont disposent les inspecteurs de Santé Canada en vertu de la LCSPC, et pourraient comprendre l'engagement volontaire de l'industrie à corriger le produit, la négociation avec l'industrie pour le retrait volontaire du marché des produits non conformes, la saisie, les ordres de rappel ou autres mesures, les sanctions administratives pécuniaires ou les poursuites judiciaires.

Santé Canada s'efforcera en outre de maximiser la conformité aux exigences modifiées en adoptant des mesures

and retailer education, and maximize tent safety through consumer outreach and education.

### Contact

Prathipan Ratnam  
Consumer and Hazardous Products Safety Directorate  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch  
Health Canada  
269 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Address Locator: 4908B  
Email: [CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca](mailto:CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca)

d'éducation continues auprès de l'industrie et des détaillants, et de promouvoir une utilisation sécuritaire des tentes en mobilisant et sensibilisant les consommateurs.

### Personne-ressource

Prathipan Ratnam  
Direction de la sécurité des produits de consommation et des produits dangereux  
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs  
Santé Canada  
269, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Indice de l'adresse : 4908B  
Courriel : [CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca](mailto:CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca)

---

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Tents Regulations* under section 37<sup>a</sup> of the *Canada Consumer Product Safety Act*<sup>b</sup>.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 70 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Prathipan Ratnam, Senior Regulatory Policy and Risk Management Advisor, Consumer and Hazardous Products Safety Directorate, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, address locator: 4908B, 269 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, K1A 0K9. (email: [CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca](mailto:CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca)).

Ottawa, June 8, 2023

Wendy Nixon  
Assistant Clerk of the Privy Council

---

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 37<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les tentes*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Prathipan Ratnam, Conseiller principal, politique de réglementation et gestion du risque, Direction de la sécurité des produits de consommation et des produits dangereux, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Ministère de la Santé, indice d'adresse : 4908B, 269 avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : [CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca](mailto:CCPSA-LCSPC@hc-sc.gc.ca)).

Ottawa, le 8 juin 2023

La greffière adjointe du Conseil privé  
Wendy Nixon

---

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 67

<sup>b</sup> S.C. 2010, c. 21

---

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 67

<sup>b</sup> L.C. 2010, ch. 21

## Tents Regulations

### Interpretation

#### Definitions

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

**components and accessories** means items that are intended to be used with a tent, such as side panels, curtains, footprints, flies and gear lofts, whether they are sold with the tent or separately, but does not include the following:

- (a) packaging such as a bag for tents, poles or stakes;
- (b) threads, zippers, ropes, hook and loop fasteners and webbing;
- (c) labels and logos with a surface area of less than 1 000 cm<sup>2</sup>, calculated in a manner set out in Annex A of the safety standard; and
- (d) fabric or other pliable material with a surface area less than 1 000 cm<sup>2</sup>. (*composants et accessoires*)

**safety standard** means the Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-182.1-2020, entitled *Flammability and labelling requirements for tents*, published in April 2020, as amended from time to time. (*norme de sécurité*)

**tent** means a structure that meets the following conditions:

- (a) it is portable;
- (b) it is intended to shelter persons from outdoor environmental elements such as precipitation, sun, wind or insects;
- (c) it is made of, in whole or in part, fabric or other pliable material;
- (d) it has a top;
- (e) it has at least one side that constrains egress; and
- (f) it is not subject to the *National Building Code of Canada, 2020*, published by the Canadian Commission on Building and Fire Codes, National Research Council of Canada. (*tente*)

## Règlement sur les tentes

### Définitions

#### Définitions

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

**composants et accessoires** Éléments qui sont destinés à être utilisés avec une tente, tels que les panneaux latéraux, les rideaux, les toiles de sol, les doubles toits et les range-tout intérieurs suspendus, qu'ils soient vendus avec la tente ou séparément. Sont exclus les éléments suivants :

- a) les emballages tels que les sacs pour les tentes, poteaux ou piquets;
- b) les fils, les fermetures à glissière, les cordes, les fixations autoagrippantes à boucles et à crochets et les sangles;
- c) les étiquettes et logos d'une surface inférieure à 1 000 cm<sup>2</sup>, calculée conformément à l'annexe A de la norme de sécurité;
- d) le tissu et les autres matériaux souples d'une surface inférieure à 1000 cm<sup>2</sup>. (*composants and accessories*)

**norme de sécurité** La norme CAN/CGSB-182.1-2020 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée *Exigences relatives à l'inflammabilité et à l'étiquetage des tentes*, publiée en avril 2020, avec ses modifications successives. (*safety standard*)

**tente** Structure qui satisfait aux conditions suivantes :

- a) elle est portative;
- b) elle est destinée à fournir un abri pour les personnes contre les éléments environnementaux extérieurs, tels que les précipitations, le soleil, le vent ou les insectes;
- c) elle est faite en tout ou en partie de tissu ou en un autre matériau souple;
- d) elle est munie d'un toit;
- e) elle a au moins une paroi qui entrave l'évacuation;
- f) elle n'est pas visée par le *Code national du bâtiment - Canada 2020*, publié par la Commission canadienne des codes du bâtiment et de prévention des incendies du Conseil national de recherches du Canada. (*tent*)



### Reference in the safety standard

**(2)** For the purposes of these Regulations, a reference to “tent” in the safety standard has the same meaning as in subsection (1).

## Specifications

### Performance and testing requirement

**2 (1)** When tested in accordance with the safety standard, fabric and other pliable material of a tent or of its components and accessories must meet the requirements set out in section 5.2.1 of the safety standard.

### Flooring materials

**(2)** When tested in accordance with the safety standard, flooring materials of a tent, within the meaning of section 4.3 of the safety standard, that do not meet the requirements set out in section 5.2.1 of the safety standard must meet the requirements set out in section 5.3.1.1 of the safety standard.

### Labelling requirement

**3 (1)** A tent must meet the labelling requirements set out in section 6 of the safety standard.

### Children’s tent

**(2)** For the purposes of this section, a reference to “children’s tent” in the safety standard means a tent that is intended to be used by a child under 14 years of age and that is not intended to be used with a device to cook or heat.

### Appliance

**(3)** For the purposes of this section, a reference to “appliance” in the safety standard means a device to cook or heat.

### Compliance period

**4** Despite sections 2 and 3, a tent that meets a requirement set out in those sections, as it read immediately before the day on which a new version of the safety standard is published, may continue to meet that requirement during the following period:

**(a)** in the case of the manufacture or import of the tent, for the period of 180 days that begins on the day on which the new version of the safety standard is published; and

**(b)** in the case of the advertising or sale of the tent, for the period of 365 days that begins on the day on which the new version of the safety standard is published.

### Mention dans la norme de sécurité

**(2)** Pour l’application du présent règlement, toute mention de « tente » dans la norme de sécurité s’entend au sens du paragraphe (1).

## Caractéristiques techniques

### Exigences de mise à l’essai et de rendement

**2 (1)** Lors de la mise à l’essai faite conformément à la norme de sécurité, le tissu et les autres matériaux souples d’une tente et de ses composants et accessoires satisfont aux exigences prévues à l’article 5.2.1 de la norme de sécurité.

### Matériaux pour sol

**(2)** Lors de la mise à l’essai faite conformément à la norme de sécurité, les matériaux pour sol de la tente, au sens de l’article 4.3 de la norme de sécurité, qui ne satisfont pas aux exigences prévues à l’article 5.2.1 de la norme de sécurité satisfont aux exigences prévues à l’article 5.3.1.1 de la norme de sécurité.

### Exigences relatives à l’étiquetage

**3 (1)** La tente satisfait aux exigences relatives à l’étiquetage prévues à l’article 6 de la norme de sécurité.

### Tente pour enfants

**(2)** Pour l’application du présent article, toute mention de « tente pour enfants » dans la norme de sécurité s’entend d’une tente destinée à être utilisée par un enfant de moins de quatorze ans et qui n’est pas destinée à être utilisée avec un appareil pour cuisiner ou chauffer.

### Appareil

**(3)** Pour l’application du présent article, toute mention de « appareil » dans la norme de sécurité s’entend d’un appareil pour cuisiner ou chauffer.

### Période de conformité

**4** Malgré les articles 2 et 3, la tente qui satisfait à une exigence visée à ces articles, dans la version antérieure de cette exigence à la date de la publication d’une nouvelle version de la norme de sécurité, peut continuer d’y satisfaire :

**a)** dans le cas de la fabrication ou de l’importation de la tente, au cours de la période de cent quatre-vingts jours qui débute à la date de publication de la nouvelle version de la norme de sécurité;

**b)** dans le cas de la vente ou de la publicité de la tente, au cours de la période de trois cent soixante-cinq jours qui débute à la date de publication de la nouvelle version de la norme de sécurité.

## Consequential Amendments

### Toys Regulations

**5 (1) The definitions *plush toy* and *soft toy* in section 1 of the *Toys Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

***plush toy*** means a toy with a raised fibre surface, but does not include a toy intended to be entered by a child. (*jouet en peluche*)

***soft toy*** includes a toy that is stuffed or made of pliable rubber or pliable plastic, but does not include a toy intended to be entered by a child. (*jouet mou*)

**(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

***toy intended to be entered by a child*** means a toy that is constructed, in whole or in part, from fabric or other pliable material and that is intended to fully or almost fully enclose a child. (*jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer*)

**6 The headings before section 45 and sections 45 to 47 are replaced by the following::**

### Toys Intended to be Entered by a Child

#### Exception

**45** Sections 46 and 47 do not apply to a *tent* as defined in subsection 1(1) of the *Tents Regulations*.

#### Requirement and testing

**46 (1)** A toy intended to be entered by a child must be tested in accordance with clauses 5.1 and 5.4 of the International Organization for Standardization of ISO 8124-2, entitled *Safety of toys — Part 2: Flammability*, published in August 2014, as amended from time to time, and meet the requirements set out in clause 4.4 of standard ISO 8124-2, excluding the requirement that the toy and the packaging be permanently marked with a statement if the spread of the flame of the test sample is between 10 mm/s and 30 mm/s.

#### Compliance period

**(2)** Despite subsection (1), a toy intended to be entered by a child that meets a requirement set out in that subsection, as the requirement read immediately before the day

## Modifications corrélatives

### Règlement sur les jouets

**5 (1) Les définitions de *jouet mou* et de *jouet en peluche*, à l'article 1 du *Règlement sur les jouets*<sup>1</sup>, sont remplacées par ce qui suit :**

***jouet mou*** S'entend notamment du jouet soit rembourré soit en caoutchouc souple ou en plastique souple, à l'exclusion du jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer. (*soft toy*)

***jouet en peluche*** Jouet dont la surface est en fibres grattées, à l'exclusion du jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer. (*plush toy*)

**(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer*** Jouet fabriqué en tout ou en partie de tissu ou d'un autre matériau souple qui est destiné à contenir, partiellement ou complètement, un enfant dans son enceinte. (*toy intended to be entered by a child*)

**6 Les intertitres précédant l'article 45 et les articles 45 à 47 sont remplacés par ce qui suit :**

### Jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer

#### Exception

**45** Les articles 46 et 47 ne s'appliquent pas à une *tente* au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les tentes*.

#### Exigences et mise à l'essai

**46 (1)** Le jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer doit être mis à l'essai conformément aux articles 5.1 et 5.4 de la norme ISO 8124-2 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Sécurité des jouets — Partie 2 : inflammabilité*, publiée en août 2014, avec ses modifications successives, et doit satisfaire aux exigences prévues à l'article 4.4 de cette norme, à l'exclusion de l'exigence que, sur le jouet et son emballage, figure une mention permanente si la vitesse de propagation des flammes pour l'échantillon se situe entre 10 mm et 30 mm par seconde.

#### Période de conformité

**(2)** Malgré le paragraphe (1), le jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer qui satisfait à une exigence visée à ce paragraphe, dans la version antérieure de cette exigence

<sup>1</sup> SOR/2011-17

<sup>1</sup> DORS/2011-17

on which a new version of standard ISO 8124-2 is published, may continue to meet that requirement during the following period:

**(a)** in the case of the manufacture or import of the toy intended to be entered by a child, for the period of 180 days that begins on the day on which the new version of the standard; and

**(b)** in the case of the advertising or sale of the toy intended to be entered by a child, for the period of 365 days that begins on the day on which the new version of the standard is published.

### Warning

**47 (1)** The outer surface of a toy intended to be entered by a child must have a permanent label containing the following warning or a different warning of equivalent meaning, in bold uppercase characters at least 3 mm in height and in both official languages: “WARNING: KEEP AWAY FROM HEAT AND OPEN FLAME / MISE EN GARDE : TENIR LOIN DES SOURCES DE CHALEUR ET DES FLAMMES NUES”.

### Alert symbol

**(2)** The permanent label must contain the following alert symbol, at least 6 mm in height, immediately before the warning:



### Additional requirement

**(3)** The warning and the symbol must be affixed to the toy intended to be entered by a child in such a manner that they are legible and clearly visible throughout the life of the toy.

## Textile Flammability Regulations

**7 Paragraph 2(b) of the *Textile Flammability Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

**(b)** dolls, plush toys, soft toys and toys intended to be entered by a child;

à la date de la publication d'une nouvelle version de la norme ISO 8124-2, peut continuer d'y satisfaire :

**a)** dans le cas de la fabrication ou de l'importation du jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer, au cours de la période de cent quatre-vingts jours qui débute à la date de publication de la nouvelle version de la norme;

**b)** dans le cas de la vente ou de la publicité du jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer, au cours de la période de trois cent soixante-cinq jours qui débute à la date de publication de la nouvelle version de la norme.

### Mise en garde

**47 (1)** La surface extérieure du jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer doit porter une étiquette permanente sur laquelle figure la mise en garde ci-après ou son équivalent, en majuscules et en caractères gras d'au moins 3 mm de hauteur, dans les deux langues officielles : « MISE EN GARDE : TENIR LOIN DES SOURCES DE CHALEUR ET DES FLAMMES NUES / WARNING : KEEP AWAY FROM HEAT AND OPEN FLAME ».

### Symbole d'alerte

**(2)** L'étiquette permanente doit porter, immédiatement avant la mise en garde, le symbole d'alerte ci-après, d'une hauteur d'au moins 6 mm :



### Exigence additionnelle

**(3)** La mise en garde et le symbole d'alerte doivent être apposés sur le jouet conçu pour qu'un enfant puisse y entrer de manière à ce qu'ils soient lisibles et clairement visibles pendant toute la durée de vie de celui-ci.

## Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles

**7 L'alinéa 2b) du Règlement sur l'inflammabilité des produits textiles<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**b)** poupées, jouets en peluche, jouets mous et jouets conçus pour qu'un enfant puisse y entrer;

<sup>2</sup> SOR/2016-194

<sup>2</sup> DORS/2016-194

## Transitional Provision

### Consumer products deemed to meet applicable requirements

**8** A consumer product referred to in the *Tents Regulations* or the *Toys Regulations*, as those Regulations read immediately before the day on which these Regulations come into force, that, immediately before that day, met the applicable requirements for that consumer product is deemed, beginning on the day on which this section comes into force, to meet the applicable requirements for that consumer product under these Regulations for a period of 365 days.

## Repeal

**9** The *Tents Regulations*<sup>3</sup> are repealed.

## Coming into Force

### Publication

**10** These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

## Disposition transitoire

### Produits de consommation réputés satisfaire aux exigences applicables

**8** Tout produit de consommation visé par le *Règlement sur les tentes* ou le *Règlement sur les jouets*, dans leur version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, qui, immédiatement avant cette date, répondait aux exigences applicables prévues à l'égard de ce produit de consommation, est réputé satisfaire aux exigences applicables prévues au présent règlement, et cela, pour une période de trois cent soixante-cinq jours, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent article.

## Abrogation

**9** Le *Règlement sur les tentes*<sup>3</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

### Publication

**10** Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

<sup>3</sup> SOR/2016-185

<sup>3</sup> DORS/2016-185

## Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act (Recall Information)

**Statutory authority**  
*Motor Vehicle Safety Act*

**Sponsoring department**  
Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Executive summary

**Issues:** It is estimated that up to one in five vehicles in use on Canada's roads has an unresolved safety recall.<sup>1</sup> Based on the 33.3 million registered vehicles in 2019, this means that approximately 6.6 million unsafe vehicles are still circulating on Canadian roads, potentially endangering not only the occupants but also other road users. Unresolved safety issues affecting vehicles, restraint systems for children and disabled persons, and tires (restraint systems for children and disabled persons and tires are hereafter referred to as vehicle equipment) can lead to property damage, injury or even death.

Currently, regulations made under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) require companies to notify current owners and prescribed persons<sup>2</sup> of a safety recall and how to have it corrected. While a company must send notifications to current owners and prescribed persons of a safety recall, many still go unresolved.

<sup>1</sup> « Safety recall » is the common term used to describe both notices of non-compliance and notices of defect. The terms recall, notice of non-compliance and notice of defect are used interchangeably in this document, while notice of non-compliance and notice of defect are the terms used in the *Motor Vehicle Safety Act*.

<sup>2</sup> A prescribed person could be a retailer, distributor and any other person who obtained a vehicle or vehicle equipment from a company, but who is not the first retail purchaser. Prescribed persons can include companies like final stage manufacturers for motorhomes or heavy-duty work vehicles, such as dump trucks and garbage trucks.

## Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (renseignements sur les rappels)

**Fondement législatif**  
*Loi sur la sécurité automobile*

**Ministère responsable**  
Ministère des Transports

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

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

#### Résumé

**Enjeux :** Il est estimé qu'un véhicule sur cinq en circulation sur les routes du Canada a un rappel de sécurité<sup>1</sup> non résolu. En fonction des 33,3 millions de véhicules immatriculés en 2019, cela signifie qu'environ 6,6 millions de véhicules non sécuritaires circulent toujours sur les routes canadiennes, risquant de compromettre non seulement la sécurité des occupants, mais celle des autres usagers de la route. Les enjeux de sécurité non résolus touchant les véhicules, les ensembles de retenue pour les enfants ou les personnes en situation de handicap, et les pneus (les ensembles de retenue pour les enfants ou les personnes en situation de handicap et les pneus seront ci-après désignés sous le nom d'équipement de véhicule) peuvent entraîner des dommages à la propriété, des blessures ou même la mort.

La réglementation actuelle prise en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) exige que les entreprises avisent les propriétaires actuels et les personnes visées par règlement<sup>2</sup> d'un rappel de sécurité et de la façon de le faire corriger. Bien qu'une entreprise doive envoyer les avis aux propriétaires actuels et aux personnes visées par règlement, beaucoup d'entre eux ne sont toujours pas résolus.

<sup>1</sup> « Rappel de sécurité » est le terme commun utilisé pour décrire les avis de non-conformité et les avis de défaut. Dans ce document, les termes rappels, avis de non-conformité et avis de défaut sont utilisés de manière interchangeable bien que les expressions utilisées dans la *Loi sur la sécurité automobile* soient avis de non-conformité et avis de défaut.

<sup>2</sup> Une personne visée par règlement pourrait être un détaillant, un distributeur ou toute autre personne qui a obtenu un véhicule ou un équipement de véhicule d'une entreprise, mais qui n'est pas le premier acheteur au détail. Les personnes visées par règlement peuvent inclure les entreprises comme les fabricants à l'étape finale pour les autocaravanes ou les véhicules de travail lourds, comme les camions à benne et les camions à ordures.

An analysis of recall completion rates shows that older vehicles are more likely to have unresolved recalls. Several reasons could account for this, including a change of address that is not updated in a company's database, or the fact that older vehicles with expired warranties are less likely to see regular servicing, particularly at the company dealerships where clients can be readily informed of any outstanding safety recalls. Furthermore, owners may not be aware of how to access safety recall information affecting their vehicles or vehicle equipment.

**Description:** The proposed regulatory amendments would require companies that issue a safety recall to also publish safety recall-related information on their website, in a timely manner, with the goal of increasing recall awareness and completion. The proposed amendments would standardize the availability and the type of information, provide a timeline by which such information must be made available, and facilitate Canadians' ability to find recall information — especially in cases where information about the current vehicle or vehicle equipment owner is missing, erroneous, or incomplete.

The proposed amendments would also require companies designated by the Minister of Transport (the Minister) to include an online search tool that would provide safety recall information that is specific to one vehicle, using the unique 17-character vehicle identification number (VIN). In other words, the proposed amendments would require that certain companies provide a VIN lookup tool on their websites.

**Rationale:** Publishing safety recalls online will make safety recall information available faster and more accessible for vehicle owners, vehicle equipment owners and prescribed persons, as well as for the general public. The increased accessibility of recall information would also assist international partners for the purpose of identifying imported vehicles from Canada with an outstanding safety recall.

The Minister's designation authority under section 10.3 of the MVSA provides the opportunity for the amendments to propose different requirements for designated vehicle companies, with a view to maximizing the effectiveness of proposed requirements while accounting for relative burden on businesses of different sizes.

Une analyse des taux de mise en œuvre des rappels démontre que plus les véhicules sont âgés, plus ils risquent d'avoir des rappels non résolus. Plusieurs raisons peuvent expliquer cela, notamment un changement d'adresse qui n'a pas été mis à jour dans la base de données d'une entreprise, ou le fait que les véhicules plus anciens ayant une garantie expirée sont moins susceptibles de faire l'objet d'un entretien régulier, particulièrement chez le concessionnaire où les clients peuvent être informés de tous les rappels de sécurité en suspens. De plus, les propriétaires ne savent peut-être pas comment accéder à l'information des rappels de sécurité qui touchent leurs véhicules ou leur équipement de véhicule.

**Description :** Les modifications réglementaires proposées exigeraient que les entreprises qui donnent un rappel de sécurité publient aussi l'information relative au rappel de sécurité sur leur site Web, en temps opportun, dans le but d'améliorer la sensibilisation au sujet du rappel et sa mise en œuvre. Les modifications proposées normaliseraient la disponibilité et le type de renseignements, fourniraient une échéance selon laquelle ces renseignements devraient être rendus disponibles, et faciliteraient la capacité des Canadiens de trouver les renseignements sur le rappel — surtout dans les cas où les renseignements à propos du propriétaire actuel du véhicule ou de l'équipement de véhicule sont absents, erronés ou incomplets.

Les modifications proposées exigeraient aussi que les entreprises désignées par le ministre des Transports (le ministre) incluent un outil de recherche en ligne qui fournirait des renseignements sur les rappels de sécurité spécifiques à un véhicule, en utilisant le numéro d'identification du véhicule (NIV) unique de 17 caractères. Autrement dit, les modifications proposées exigeraient que certaines entreprises fournissent un outil de recherche du NIV sur leur site Web.

**Justification :** La publication des rappels de sécurité en ligne rendra les renseignements de rappels de sécurité disponibles plus rapidement et ils seront plus accessibles pour les propriétaires de véhicules, les propriétaires d'équipement de véhicule et les personnes visées par règlement, ainsi que le grand public. L'amélioration de l'accessibilité aux renseignements de rappel aiderait aussi les partenaires internationaux dans le but d'identifier les véhicules importés du Canada ayant un rappel de sécurité en suspens.

L'autorité de désignation du ministre en vertu de l'article 10.3 de la LSA, donne l'occasion aux modifications de proposer différentes exigences pour les entreprises de véhicules désignées, dans le but de maximiser l'efficacité des exigences proposées tout en tenant compte du fardeau relatif pour les entreprises de différentes tailles.

Costs associated with the proposed amendments are expected to total \$1.20 million over a 10-year time frame from 2023 to 2032. Costs would apply to vehicle and vehicle equipment manufacturers and importers for website development, and to Transport Canada (TC) for conducting audits. Qualitative benefits would stem from increased safety for Canadians, and a decrease in written re-notification costs for manufacturers and importers corresponding with the anticipated increase in recall completion. Costs are expressed in 2021 dollars discounted to the base year of 2023 at a 7% rate.

A total of 39 small businesses would be affected, with a total cost of \$39,212 (\$1,005 per business) over the 10-year time frame, in 2021 dollars discounted to the base year of 2023 at a 7% rate. Small businesses would see benefits related to a decrease in written re-notifications due to increased recall completion.

It is expected that the proposed amendments would lead to the correction of a greater number of safety recalls and benefit the safety of all Canadians. The proposed amendments are intended to directly influence recall completion rates and to reduce losses from property damage, injuries and death resulting from unresolved vehicle and vehicle equipment defects and non-compliances.

## Issues

Safety recalls have increased over the past 20 years. The number of safety recalls issued each year has increased from 248 in 2002, to 794 in 2021. In 2021 alone, 127 separate companies issued safety recalls affecting over 4 million vehicles and vehicle equipment.<sup>3</sup>

It is estimated that up to one in five vehicles in use on Canada's roads has an unresolved safety recall. This estimation is based on TC's analysis of recall completion rates reported by regulated companies. Based on the 33.3 million registered vehicles in 2019, this means that approximately 6.6 million unsafe vehicles are still circulating on Canadian roads, potentially endangering not only the occupants, but also other road users. Unresolved safety issues affecting vehicles and vehicle equipment can lead to property damage, injury or even death. This problem persists, even though companies must send safety recall notices to vehicle owners. A survey of safety recall

<sup>3</sup> Data obtained from the Transport Canada Motor Vehicle Safety Recalls Database.

Les coûts associés aux modifications proposées devraient totaliser 1,20 million de dollars sur une période de 10 ans entre 2023 et 2032. Les coûts s'appliqueraient aux fabricants de véhicules et d'équipement de véhicule et aux importateurs pour l'élaboration de sites Web, et à Transports Canada (TC) pour la réalisation de vérifications. Les avantages qualitatifs découleraient d'une augmentation de la sécurité des Canadiens et d'une diminution des coûts de nouveaux avis écrits des fabricants et des importateurs correspondant à une augmentation prévue de la mise en œuvre des rappels. Les coûts sont exprimés en dollars de 2021 et actualisés en fonction de l'année de référence 2023 à un taux de 7 %.

Un total de 39 petites entreprises seraient touchées, pour un coût total de 39 212 \$ (1 005 \$ par entreprise) au cours de la période de 10 ans, en dollars de 2021 actualisés en fonction de l'année de référence 2023 à un taux de 7 %. Les petites entreprises verraient des avantages reliés à une diminution des nouveaux avis écrits en raison de l'augmentation de la mise en œuvre des rappels.

Il est prévu que les modifications proposées entraîneraient la correction d'un grand nombre de rappels de sécurité et profiteraient à la sécurité de tous les Canadiens. Les modifications proposées ont pour but d'influencer directement les taux de mise en œuvre des rappels et de réduire les pertes des dommages à la propriété, les blessures et les morts qui découlent des défauts de véhicules et d'équipement de véhicule non résolus et des non-conformités.

## Enjeux

Le nombre de rappels de sécurité a augmenté au cours des 20 dernières années. Le nombre de rappels de sécurité donnés chaque année est passé de 248 en 2002, à 794 en 2021. En 2021 seulement, 127 entreprises distinctes ont donné des rappels de sécurité touchant plus de 4 millions de véhicules et d'équipement de véhicule<sup>3</sup>.

Il est estimé qu'un véhicule sur cinq en circulation sur les routes du Canada a un rappel de sécurité non résolu. Cette estimation est fondée sur l'analyse de TC des taux de mise en œuvre des rappels des entreprises réglementées. En fonction des 33,3 millions de véhicules immatriculés en 2019, cela signifie qu'environ 6,6 millions de véhicules non sécuritaires circulent toujours sur les routes canadiennes, risquant non seulement la sécurité des occupants, mais celle des autres usagers de la route. Les enjeux de sécurité non résolus touchant les véhicules et les équipements de véhicule peuvent entraîner des dommages à la propriété, des blessures ou même la mort. Ce problème

<sup>3</sup> Données obtenues dans la Banque de données des rappels de sécurité automobile de Transports Canada.

information available on the internet reveals that not all companies publish this information online, and there is a marked lack of consistency in what is made available. Regulatory requirements can be strengthened to further help make Canadians aware of unresolved safety issues by making safety recall information available faster and more accessible to Canadians by having it published online.

## Background

Road safety in Canada is a shared responsibility among all levels of government, industry partners, and all road users. Under the MVSA, TC is responsible for developing and enforcing the regulations — that is, the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR), the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* (MVTSR), and the *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations* (RSSR), hereafter all three referred to as “the regulations” — and safety standards that apply to new and imported vehicles and vehicle equipment. Regulated companies must certify that all new vehicles and vehicle equipment imported to Canada or manufactured in one province and sold in another comply with all applicable requirements and safety standards in effect on their date of manufacture. For clarity, under the MVSA, TC does not regulate aftermarket or replacement parts such as brake components; therefore, such parts are not included in this regulatory proposal.

A regulated company, as defined under the MVSA, is a company that manufactures, sells or imports any vehicle or vehicle equipment of a prescribed class.<sup>4</sup> It shall, on becoming aware of a non-compliance or a defect in the design, construction or functioning of the vehicle or vehicle equipment that affects or is likely to affect the safety of any person, notify the Minister, current owners and prescribed persons (e.g. a retailer, distributor, final-stage manufacturer) in accordance with the notification requirements set out in the regulations. However, the

<sup>4</sup> Under the MVSR, prescribed classes of vehicles include buses, passenger cars, motorcycles, multi-purpose passenger vehicles and trucks. Under the RSSR, prescribed classes of equipment include child restraint systems, infant restraint systems, booster seats, restraint systems for disabled persons and restraint systems for infants with special needs. As outlined under the MVTSR, prescribed classes of equipment include radial and bias ply tires, among others.

persiste même si les entreprises doivent envoyer des avis de rappel de sécurité aux propriétaires de véhicules. Un sondage sur les renseignements de rappels disponibles sur Internet révèle que ce ne sont pas toutes les entreprises qui publient ces informations en ligne, et qu’il y a un manque notable de cohérence dans ce qui est mis à disposition. Les exigences réglementaires peuvent être renforcées afin de sensibiliser davantage les Canadiens aux enjeux de sécurité non résolus en rendant les renseignements de rappel de sécurité disponibles plus rapidement et de façon plus accessible aux Canadiens en exigeant qu’ils soient publiés en ligne.

## Contexte

La sécurité routière au Canada est une responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement, les partenaires de l’industrie et tous les usagers de la route. En vertu de la LSA, TC a la responsabilité d’élaborer et d’appliquer les règlements — c’est-à-dire le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA), le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (RSPVA) et le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d’appoint (véhicules automobiles)* [RSER], ci-après, les trois appelés « les règlements » — et les normes de sécurité qui s’appliquent aux véhicules et aux équipements de véhicule neufs et importés au Canada. Les entreprises réglementées doivent certifier que tous les véhicules et l’équipement de véhicule neufs ou importés au Canada ou fabriqués dans une province et vendus dans une autre sont conformes à toutes les exigences applicables et les normes de sécurité en vigueur à la date de leur fabrication. Pour plus de précision, dans le cadre de la LSA, TC ne réglemente pas les pièces du marché secondaire ou de rechange comme les composantes de freins; donc, ces pièces ne sont pas incluses dans cette proposition réglementaire.

Une entreprise réglementée, telle qu’elle est définie dans la LSA, est une entreprise qui fabrique, vend ou importe tout véhicule ou équipement de véhicule d’une catégorie déterminée par règlement<sup>4</sup>. Elle doit, dès qu’elle constate un défaut ou une non-conformité sur le plan de la conception, de la fabrication ou du fonctionnement du véhicule ou de l’équipement de véhicule qui porte atteinte ou est susceptible de porter atteinte à la sécurité humaine, en aviser le ministre, les propriétaires actuels et les personnes visées par règlement (par exemple un détaillant,

<sup>4</sup> Dans le cadre du RSVA, les catégories déterminées par règlement de véhicules comprennent les autobus, les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions. Dans le cadre du RSER, les catégories déterminées par règlement d’équipement comprennent les ensembles de retenue pour enfant, les ensembles de retenue pour bébé, les sièges d’appoint, les ensembles de retenue pour personne handicapée et les ensembles de retenue pour bébés qui ont des besoins spéciaux. Comme il est indiqué dans le RSPVA, les catégories déterminées par règlement d’équipement comprennent les pneus à carcasse radiale et diagonale, entre autres.



safety risk will continue to exist until the non-compliance or safety defect is corrected.

A written notice to the Minister is required at the time a company becomes aware of a defect or non-compliance with a vehicle or vehicle equipment. The information required is general in scope, with a view to expediting this initial notification. The current regulations require companies to provide more detailed information in a written notice of defect or notice of non-compliance that is sent to current owners and prescribed persons as soon as possible, but no later than 60 days after having notified the Minister. “Safety recall” is the common term used to describe both notices of non-compliance and notices of defect.

Companies must submit a follow-up report to the Minister, updating specific information regarding the scope of the issue and planned corrective measures within 65 days of providing the notice to the Minister. For two years following the original notice to the Minister, companies must submit quarterly reports to update the Minister on the progress of the corrective measures put in place. If the Minister determines that a safety recall has not been corrected in an adequate number of vehicles, tires, or restraint systems, the MVSA also provides the Minister with the authority to order companies to re-notify owners and prescribed persons.

The safety recall notices can be sent electronically or by mail to the current owners and prescribed persons. Most notices are sent by mail, a process which can be time-consuming and does not guarantee that required information reaches its intended recipients, e.g. in the case of a change of ownership and/or address. This means that some owners may continue to use their vehicle or vehicle equipment without knowledge of an unresolved safety issue. Depending on the issue, an outstanding safety recall could lead to property damage, injury or even death.

Currently, companies are not required to publish the information about safety recalls online; however, some companies voluntarily do so. As there are no requirements around publishing recall information online, the information made available on websites is inconsistent, may be difficult to find, and/or may not be offered in both official languages.

Safety recalls have increased over the past 20 years. The number of safety recalls issued each year has increased from 248 in 2002, to 794 in 2021. In 2021 alone, 127 separate

un distributeur, un fabricant de l'étape finale) selon les exigences en matière d'avis établies dans les règlements. Toutefois, le risque de sécurité continuera d'exister jusqu'à ce que la non-conformité ou le défaut de sécurité soit corrigé.

Un avis écrit au ministre est requis au moment où l'entreprise constate un défaut ou une non-conformité d'un véhicule ou d'équipement de véhicule. L'information requise est de portée générale, dans le but d'accélérer cet avis initial. Les règlements actuels exigent que les entreprises fournissent plus de renseignements détaillés dans un avis écrit de défaut ou un avis de non-conformité qui est envoyé aux propriétaires actuels et aux personnes visées par règlement le plus tôt possible, mais au plus tard 60 jours après avoir avisé le ministre. « Rappel de sécurité » est le terme commun utilisé pour décrire les avis de non-conformité et les avis de défaut.

Les entreprises doivent soumettre un rapport de suivi au ministre, mettant à jour des renseignements précis concernant la portée du problème et les mesures correctives planifiées dans les 65 jours suivant la remise de l'avis au ministre. Au cours des deux années suivant l'avis original au ministre, les entreprises doivent soumettre des rapports trimestriels afin de tenir le ministre au courant des progrès des mesures correctives mises en place. Si le ministre détermine qu'un rappel de sécurité n'a pas été corrigé dans un nombre adéquat de véhicules, de pneus ou d'ensembles de retenue, la LSA donne aussi au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises d'aviser à nouveau les propriétaires et les personnes visées par règlement.

Les avis de rappel de sécurité peuvent être envoyés électroniquement ou par courrier aux propriétaires actuels et aux personnes visées par règlement. La plupart des avis sont envoyés par courrier, un processus qui peut être chronophage et qui ne garantit pas que les renseignements requis atteignent les destinataires prévus, par exemple dans le cas d'un changement de propriétaire ou d'adresse. Cela signifie que certains propriétaires pourraient continuer d'utiliser leur véhicule ou l'équipement de véhicule sans savoir qu'il y a un problème de sécurité non résolu. Selon le problème, un rappel de sécurité en suspens pourrait mener à des dommages à la propriété, des blessures ou même la mort.

Actuellement, les entreprises ne sont pas obligées de publier les renseignements à propos des rappels de sécurité en ligne; toutefois, certaines entreprises le font volontairement. Puisqu'il n'y a pas d'exigences à propos de la publication des renseignements sur les rappels en ligne, les renseignements disponibles sur les sites Web sont incohérents, pourraient être difficiles à trouver et/ou ne sont peut-être pas offerts dans les deux langues officielles.

Le nombre de rappels de sécurité a augmenté au cours des 20 dernières années. Le nombre de rappels de sécurité donnés chaque année est passé de 248 en 2002 à 794

companies issued safety recalls affecting over 4 million vehicles and vehicle equipment. It is estimated that up to one in five vehicles in use on Canada's roads today has an unresolved safety recall. Based on a total of 33.3 million registered vehicles in 2019, if one in five vehicles did not have the issue resolved, then approximately 6.6 million unsafe vehicles are still circulating on Canadian roads, endangering not only the occupants but also other road users.

In 2014, Bill C-31, *An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014, and other measures*, received royal assent. Among other changes, the Bill addressed key gaps in the motor vehicle safety notification regime, including providing the Minister with the authority to require that a company issue a notice of defect, and introduced new notice of non-compliance requirements. It also enabled the Governor in Council to establish regulations for the safety information contained in notices of non-compliance, and to revise the reporting regime to enhance TC's oversight of notices of defect and non-compliance.

In 2018, the Government of Canada (the Government) amended the MVSA under Bill S-2, *An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and to make a consequential amendment to another Act*, to strengthen the enforcement and compliance regime to further protect the safety of Canadians. Section 10.3 of the MVSA was amended under Bill S-2 to introduce a new authority to require companies, which are designated by the Minister to give notice of a defect or non-compliance, to make information available for the vehicle or vehicle equipment in the notice. Previously, the Minister did not have the authority to designate companies; therefore, potential solutions to reduce unresolved safety issues would have to be applied to all regulated companies. This added flexibility provides the Minister with the discretion to designate companies to which certain requirements would apply. The designation of companies would be made according to procedures established by the Minister. For example, one element that the Minister could consider when exercising discretion is a company's total volume of importations or manufactured vehicles as this is a relevant consideration to reduce the overall risk of death, injury and property damage. Since the coming into force of S-2, TC's priority has been to establish the regulatory framework for the amendments to the MVSA made under S-2. This regulatory proposal is one of three initiatives related to this effort that have been proposed since 2018.

en 2021. En 2021 seulement, 127 entreprises distinctes ont donné des rappels de sécurité touchant plus de 4 millions de véhicules et d'équipement de véhicule. Il est estimé qu'un véhicule sur cinq en circulation sur les routes du Canada aujourd'hui a un rappel de sécurité non résolu. En fonction des 33,3 millions de véhicules immatriculés en 2019, si un véhicule sur cinq n'a pas résolu le problème, cela signifie qu'environ 6,6 millions de véhicules non sécuritaires circulent toujours sur les routes canadiennes, risquant de compromettre non seulement la sécurité des occupants, mais celle des autres usagers de la route.

En 2014, le projet de loi C-31, *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures*, a obtenu la sanction royale. Parmi d'autres changements, le projet de loi traitait des principales lacunes dans le régime d'avis de la sécurité automobile, y compris le fait de conférer au ministre le pouvoir d'exiger qu'une entreprise donne un avis de défaut, et a introduit de nouvelles exigences d'avis de non-conformité. Il a aussi permis au gouverneur en conseil de prendre des règlements pour les renseignements de sécurité contenus dans les avis de non-conformité et de réviser le régime de rapports pour améliorer la surveillance par TC des avis de défaut et de non-conformité.

En 2018, le gouvernement du Canada (le gouvernement) a modifié la LSA dans le cadre du projet de loi S-2, *Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et une autre loi en conséquence*, afin de renforcer le régime d'application et de conformité pour protéger davantage la sécurité des Canadiens. L'article 10.3 de la LSA a été modifié dans le cadre du projet de loi S-2 afin d'introduire un nouveau pouvoir pour exiger que les entreprises, qui sont désignées par le ministre pour donner un avis de défaut ou de non-conformité, rendent accessibles les renseignements relatifs au véhicule ou à l'équipement de véhicule visés par l'avis. Auparavant, le ministre n'avait pas le pouvoir de désigner des entreprises; par conséquent, les solutions potentielles pour réduire les problèmes de sécurité non résolus auraient été appliquées à toutes les entreprises réglementées. Cette plus grande marge de manœuvre permet au ministre d'avoir la discrétion de désigner des entreprises auxquelles certaines exigences s'appliqueraient. La désignation des entreprises serait effectuée selon les procédures établies par le ministre. Par exemple, un élément que le ministre pourrait envisager lorsqu'il exerce sa discrétion est le volume total de véhicules importés ou fabriqués par une entreprise puisqu'il s'agit d'une considération importante afin de réduire le risque général de mort, de blessures et de dommages à la propriété. Depuis l'entrée en vigueur du projet de loi S-2, la priorité de TC a été d'établir le cadre réglementaire pour les modifications à la LSA apportées dans le cadre du projet de loi S-2. La présente proposition réglementaire est l'une de trois initiatives liées à cet effort qui ont été proposées depuis 2018.

TC is aware that, while a company may attempt to notify current owners and prescribed persons of a safety recall, a vehicle owner may not have the repairs completed promptly. In other situations, a notice may not reach the current owner, for example, where they have changed address, but have not registered the change of address with the company. An analysis of recall completion rates shows that older vehicles are more likely to fall in this latter population than newer recalled vehicles. Older vehicles with expired warranties are also less likely to see regular servicing or servicing at the company dealerships where clients are commonly informed about recalls. Owners may also not be aware of how to access safety recall information for older vehicles.

To make it easier for vehicle owners to find out if there is an unresolved safety recall notice on their vehicle, and to support any person seeking information on potential safety issues with a particular vehicle, the proposed amendments would introduce a requirement that companies designated by the Minister provide a search tool for safety recall notices associated with the vehicle's identification number. Under the MVSR, every vehicle of a prescribed class manufactured in one province and sold in another or imported for sale in Canada is required to have a unique 17-character VIN. The VIN is an alphanumeric code configuration that provides information regarding the manufacturer, year of production, make and model, and several technical details that uniquely identify a specific vehicle. The VIN is needed to facilitate vehicle identification for safety research and for vehicle safety recall campaigns. The VIN is also used by provincial and territorial jurisdictions for registration purposes. Several other entities, such as vehicle distributors, financial institutions, insurance companies and police departments, use the vehicle identification number for warranty validation, insurance claim verification, safety recall campaigns and vehicle theft investigation.

### **Objective**

The objective of this regulatory proposal is to make safety recall information available faster and more accessible (i.e. by publishing it online) for vehicle owners, vehicle equipment owners and prescribed persons, as well as for the general public who may have an interest but who do not necessarily own the vehicle or vehicle equipment. Increasing the availability and accessibility of recall information is intended to directly influence recall completion

TC est conscient que, même si une entreprise pourrait essayer d'aviser les propriétaires actuels et les personnes visées par règlement d'un rappel de sécurité, un propriétaire de véhicule ne fera peut-être pas les réparations rapidement. Dans d'autres situations, un avis n'atteindra peut-être pas le propriétaire actuel, par exemple, s'il a changé d'adresse, mais n'a pas enregistré le changement d'adresse auprès de l'entreprise. Une analyse du taux de mise en œuvre du rappel démontre que la probabilité que les véhicules plus âgés se retrouvent dans cette dernière catégorie est plus élevée que les nouveaux véhicules faisant l'objet d'un rappel. Les véhicules plus âgés ayant des garanties expirées sont aussi moins susceptibles de faire l'objet d'un entretien régulier ou d'un entretien chez le concessionnaire de l'entreprise où les clients sont habituellement informés à propos des rappels. Les propriétaires ne sont peut-être pas non plus au courant de la façon d'accéder aux renseignements de rappels de sécurité pour les véhicules plus âgés.

Pour qu'il soit plus facile pour les propriétaires de véhicules de découvrir s'il existe un avis de rappel de sécurité non résolu pour leur véhicule, et pour aider toute personne cherchant de l'information sur les enjeux de sécurité potentiels d'un véhicule en particulier, les modifications proposées introduiraient une exigence pour que les entreprises désignées par le ministre fournissent un outil de recherche pour les rappels de sécurité associés au numéro d'identification du véhicule. Dans le cadre du RSVA, chaque véhicule d'une catégorie prescrite fabriqué dans une province et vendu dans une autre ou importé pour la vente au Canada doit avoir un NIV unique de 17 caractères. Le NIV est un code alphanumérique qui fournit des renseignements au sujet du fabricant, de l'année de production, de la marque et du modèle, ainsi que plusieurs autres détails techniques qui identifient de façon unique un véhicule précis. Le NIV est nécessaire pour faciliter l'identification de véhicule pour des fins de recherche en matière de sécurité et des campagnes de rappel de sécurité des véhicules. Le NIV est aussi utilisé par les administrations provinciales et territoriales pour des fins d'immatriculation. De nombreuses autres entités, comme les distributeurs de véhicules, les institutions financières, les compagnies d'assurance et les services de police, utilisent le numéro d'identification du véhicule pour la validation de la garantie, la vérification d'une réclamation d'assurance, des campagnes de rappel de sécurité et des enquêtes sur le vol de voitures.

### **Objectif**

L'objectif de la proposition réglementaire est de faire que les rappels de sécurité seront disponibles plus rapidement et seront plus accessibles (c'est-à-dire en les publiant en ligne) pour les propriétaires de véhicules, les propriétaires d'équipement de véhicule et les personnes visées par règlement, ainsi que pour le grand public qui pourrait avoir un intérêt, mais qui n'est pas nécessairement propriétaire du véhicule ou de l'équipement du véhicule.

rates, and to reduce the risk of death, injury and property damage resulting from unresolved vehicle and vehicle equipment defects and non-compliances.

The proposed amendments would require companies to publish information online for all safety recalls in a timely manner. Although many companies already offer such recall information on their websites, the proposed amendments would standardize the availability and the type of information, provide a timeline by which such information must be made available and facilitate Canadians' ability to find recall information. The proposed amendments would also provide an additional means for companies to make recall information available, which could be particularly useful to people who have changed address, or purchased a vehicle or vehicle equipment second-hand, and where a company does not have the current owner's personal contact information.

### **Description**

The proposed amendments would amend three regulations under the MVSA: the MVSR, the MVTSR, and the RSSR. Similar amendments are proposed to each of the regulations with an additional amendment to the MVSR proposing to introduce requirements for vehicle companies specifically designated by the Minister. Further details regarding the proposed amendments are described below.

The proposed amendments would require from the companies that issue a safety recall to also publish certain information contained in the recall on their websites. This requirement would help fill the gap in situations where an owner has not registered a change of address with the company or where there has been a transfer of ownership. The proposed amendments would also allow any person to check if a vehicle or vehicle equipment is subject to a safety recall. For individual vehicles, as detailed further below, the proposed amendments would require companies designated by the Minister to include an online search tool that would provide safety recall information that is specific to the VIN.

It is expected that these amendments would reduce the time delay in disseminating safety recall information since such information would be published online and, therefore, would be available sooner than any mailed notifications.

The proposed requirement for companies to publish safety recalls online would be in addition to written notifications already required under existing regulations.

L'augmentation de la disponibilité et de l'accessibilité des renseignements sur les rappels a pour but d'influencer directement les taux de mise en œuvre des rappels et de réduire le risque de mort, de blessures et de dommages à la propriété découlant des défauts et des non-conformités non résolus d'un véhicule ou d'un équipement de véhicule.

Les modifications proposées exigeraient que les entreprises publient les renseignements en ligne pour tous les rappels de sécurité en temps opportun. Même si de nombreuses entreprises offrent déjà ce genre de renseignements sur les rappels sur leurs sites Web, les modifications proposées normaliseraient la disponibilité et le type de renseignements, fourniraient une échéance selon laquelle ces renseignements doivent être rendus disponibles et faciliteraient la capacité des Canadiens de trouver les renseignements sur les rappels. Les modifications proposées fourniraient aussi un moyen supplémentaire pour les entreprises de rendre les renseignements disponibles, ce qui pourrait être particulièrement utile pour les gens qui ont changé d'adresse ou ont acheté un véhicule ou de l'équipement de véhicule de seconde main, et lorsqu'une entreprise n'a pas les coordonnées du propriétaire actuel.

### **Description**

Les modifications proposées modifieraient trois règlements pris en vertu de la LSA : le RSVA, le RSPVA et le RSER. Des modifications semblables sont proposées pour chacun des règlements avec une modification supplémentaire au RSVA proposant l'introduction d'exigences pour les entreprises de véhicules spécifiquement désignées par le ministre. D'autres détails concernant les modifications proposées sont décrits ci-après.

Les modifications proposées exigeraient des entreprises qui donnent un rappel de sécurité de publier aussi certains renseignements contenus dans le rappel sur leurs sites Web. Cette exigence aiderait à combler l'écart dans les situations où un propriétaire n'a pas enregistré un changement d'adresse auprès de l'entreprise ou là où il y a eu un transfert de propriété. Les modifications proposées permettraient aussi à toute personne de vérifier si un véhicule ou un équipement de véhicule sont assujettis à un rappel de sécurité. Pour chacun des véhicules, comme indiqué ci-après, les modifications proposées exigeraient que les entreprises désignées par le ministre incluent une fonction de recherche en ligne qui fournirait des renseignements de rappels de sécurité propres au NIV.

Il est prévu que ces modifications réduiront le délai pour diffuser les renseignements de rappel de sécurité puisque ces renseignements seraient publiés en ligne et, donc, seraient disponibles plus rapidement qu'avec les avis envoyés par la poste.

L'exigence proposée pour les entreprises de publier les rappels de sécurité en ligne s'ajouterait à l'exigence de l'avis par écrit déjà requis dans le cadre de la réglementation existante.

*Designated and non-designated companies*

The proposed amendments would introduce two separate sets of requirements for displaying information to be published on the companies' websites: one set of requirements for vehicle companies that are designated by the Minister, and a separate set for all other (i.e. non-designated) vehicle and vehicle equipment companies. The requirements will improve the overall availability and accessibility of safety information for all Canadians. Having the authority to designate any company by way of section 10.3 of the MVSA, the Minister would carry out this designation by way of formal correspondence to respective companies. As a first step, the intention is for the Minister to designate high-volume vehicle companies for which it is determined that the application of certain requirements would be most effective in reaching a larger population of vehicles affected by safety recalls, thereby improving the overall safety of Canadians, while at the same time minimizing the burden to other (e.g. smaller) companies. Applying similar requirements to low-volume companies would likely have less effect on overall safety (e.g. a smaller percentage of vehicles would be affected), and would be costly for lower-volume companies to implement.

*Basic safety recall information required to be published online by companies*

Designated or not, companies would be required to publish safety recall information on their websites that is accessible and free of charge. In addition, designated companies would be required to have a free web-based service to allow any person to search for vehicle-specific recall information using the 17-digit VIN, hereafter referred to as the VIN Tool as detailed further below.

Companies would need to publish on their websites the same basic information for each safety recall, including contact information for any questions related to a safety recall, the method to use to report a suspected safety issue, and the process to follow to advise a company of a change in ownership. The proposed amendments do not require any new information to be provided; they only require the publication of the same information already provided in safety recall notices to owners and prescribed persons under the current regulations. This information includes, but is not limited to, details such as

- the make, model, and model year of the affected vehicle;
- descriptions of the nature of the defect, the safety risks to persons and the corrective measures to be taken in respect of the defect or non-compliance;

*Entreprises désignées et non désignées*

Les modifications proposées introduiraient deux séries d'exigences distinctes pour afficher les renseignements qui devraient être publiés sur les sites Web de l'entreprise : une série d'exigences pour les entreprises de véhicules qui sont désignées par le ministre et une autre série pour toutes les autres entreprises (c'est-à-dire non désignées) de véhicules et d'équipement de véhicule. Les exigences amélioreront la disponibilité et l'accessibilité générales des renseignements de sécurité pour tous les Canadiens. En ayant le pouvoir de désigner n'importe quelle entreprise au moyen de l'article 10.3 de la LSA, le ministre effectuerait cette désignation au moyen d'une correspondance officielle aux entreprises respectives. En un premier temps, l'intention est que le ministre désigne les entreprises de véhicule à volume élevé pour lesquelles il est déterminé que l'application de certaines exigences serait plus efficace pour rejoindre une plus grande population de véhicules touchés par les rappels de sécurité, améliorant ainsi la sécurité générale des Canadiens, tout en minimisant en même temps le fardeau pour d'autres entreprises (par exemple plus petites). L'application d'exigences semblables aux entreprises à faible volume aurait probablement moins d'effet sur la sécurité générale (par exemple un plus petit pourcentage de véhicules serait touché), et sa mise en œuvre serait coûteuse pour les entreprises à faible volume.

*Renseignements de base des rappels de sécurité devant être publiés en ligne par les entreprises*

Désignées ou non, les entreprises seraient obligées de publier des renseignements des rappels de sécurité sur leurs sites Web qui sont accessibles et gratuits. De plus, les entreprises désignées seraient obligées d'avoir un service Web gratuit pour permettre à toutes les personnes de faire une recherche pour des renseignements de rappel propres à un véhicule en utilisant le NIV de 17 caractères, ci-après connu sous le nom d'outil du NIV comme expliqué plus bas.

Les entreprises seraient tenues de publier sur leurs sites Web les mêmes renseignements de base pour chaque rappel de sécurité, y compris les coordonnées pour toute question relative à un rappel de sécurité, la méthode à utiliser pour signaler un problème de sécurité soupçonné, et le processus à suivre pour aviser une entreprise d'un changement de propriétaire. Les modifications proposées n'exigent pas que de nouveaux renseignements soient fournis; elles exigent seulement la publication des mêmes renseignements que ceux déjà fournis dans les avis de rappel de sécurité aux propriétaires et aux personnes visées par règlement dans le cadre des règlements actuels. Cette information comprend, sans s'y limiter, des détails comme :

- la marque, le modèle et l'année du modèle du véhicule touché;

- the precautions that may be taken to minimize the safety risk until corrective measures are undertaken; and
- when the corrective measures are expected to be available.

The published safety recall information would be required to remain on the companies' websites for at least 15 years for vehicles and 10 years for vehicle equipment, each from the day the Minister is notified of the safety recall. Notifications for safety recalls given to the Minister before the proposed amendments come into force would not be required to be published on companies' websites, in which case a statement to that effect must be displayed and contact information included to obtain any missing safety recall information.

Non-designated companies with no pre-existing website would not be required to publish online and, therefore, would not be required to develop a new website. Nevertheless, all companies must still provide the safety recall notices in paper or electronic form to inform the Minister, owners, and prescribed persons as specified in the regulations.

For non-designated companies, the proposed amendments would require that safety recall information be provided online within 10 days after the day on which the company gives the notice to the Minister. In addition, these companies would be required to update the information within 7 days of any changes. As with designated companies, TC recognizes that some details may not be available on the required day for publication. Therefore, the proposed amendments would require that (i) a description of the corrective measures and (ii) an indication of when the parts and/or facilities will be available to correct the issue be published within 7 days of the information becoming available. This approach is consistent with the current regulations for notifications to the Minister. Alternatively, non-designated companies could choose to comply with the proposed requirements specific to designated companies. In other words, instead of publishing safety recall information for all vehicle models on the company's website, a non-designated vehicle company could choose to include a VIN Tool, which would provide specific safety recall information only for that one vehicle.

- les descriptions de la nature du défaut, les risques de sécurité pour les personnes et les mesures correctives à prendre à l'égard du défaut ou de la non-conformité;
- les précautions qui peuvent être prises pour réduire au minimum le risque de sécurité jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre;
- le moment où les mesures correctives devraient être disponibles.

Les renseignements de rappel de sécurité publiés devraient rester sur les sites Web des entreprises pendant au moins 15 ans pour les véhicules et 10 ans pour l'équipement de véhicule, chacun à partir du jour où le ministre est avisé du rappel de sécurité. Les avis des rappels de sécurité donnés au ministre avant que les modifications proposées entrent en vigueur ne devront pas être publiés sur les sites Web des entreprises, c'est pourquoi une mention à cet effet doit être affichée et que les coordonnées doivent être incluses pour obtenir tous les renseignements de rappel de sécurité manquants.

Les entreprises non désignées qui n'ont pas de site Web ne seraient pas obligées de publier en ligne et, donc, ne seraient pas obligées de mettre en place un nouveau site Web. Néanmoins, toutes les entreprises doivent toujours fournir les avis de rappel de sécurité sous format papier ou électronique pour informer le ministre, les propriétaires et les personnes visées par règlement comme précisé dans la réglementation.

Pour les entreprises non désignées, les modifications proposées exigeraient que les renseignements des rappels de sécurité soient fournis en ligne dans les 10 jours suivant le jour où l'entreprise envoie l'avis au ministre. De plus, ces entreprises seraient tenues de mettre à jour les renseignements dans les 7 jours suivant tout changement. Comme pour les compagnies désignées, TC reconnaît que certains détails pourraient ne pas être disponibles le jour requis pour la publication. Par conséquent, les modifications proposées exigeraient : (i) qu'une description des mesures correctives et (ii) qu'une indication du moment où les pièces ou les installations seront disponibles pour corriger le problème soient publiées dans les 7 jours suivant le moment où les renseignements deviennent disponibles. Cette approche est conforme à la réglementation actuelle pour les avis au ministre. Par ailleurs, les entreprises non désignées pourraient choisir de se conformer aux exigences proposées propres aux entreprises désignées. En d'autres mots, au lieu de publier les renseignements de rappels de sécurité pour tous les modèles de véhicules sur le site Web de l'entreprise, une entreprise de véhicules non désignée pourrait choisir d'inclure un outil du NIV, qui fournirait les renseignements précis de rappels de sécurité seulement pour un véhicule en particulier.

### *VIN Tool requirement for designated companies*

Designated companies would be required to publish safety recall information on the companies' respective website through a VIN Tool. The public would have access to this VIN Tool on the vehicle company's website. Once a person has input a vehicle's unique 17-digit VIN, the VIN Tool would display a list of all safety recalls associated with the unique vehicle. Unless the corrective measures for a safety recall have been implemented, the same information as required by all non-designated companies would be available through the VIN Tool, as detailed above. For recalls where the corrective measures have already been implemented, details regarding the precautions to minimize the safety risk (e.g. should the vehicle be parked outdoors if there is a fire risk), and when corrective measures would be available would be redundant, and as such, would not need to be published. If the VIN is incorrect or not recognized, a statement to that effect must be published through the companies' VIN Tool to prevent the recipient from any potential misinterpretation and better ensure that important safety information is not inadvertently missed.

The proposed amendments would provide newly designated companies one year from the date that they are designated to establish a VIN Tool on their website. The occurrence of any new safety recalls within that period must be made available online within the 30 days immediately following the one-year period. In addition, following the initial one-year period, all subsequent safety recalls would have to be available through the online VIN Tool within 30 days after the day on which the company gives the notice to the Minister. The published information would need to be updated within 7 days of any change to the information. TC recognizes that some details may take more time to gather and, therefore, if this information is not available when the recall information is first published, the proposed amendments would require that details regarding (i) a description of the corrective measures and/or (ii) an indication of when the parts and facilities are available to correct the issue be published within 7 days of becoming available.

### *Other proposed amendments*

The proposed amendments would amend the notice of defect and notice of non-compliance requirements within the MVSR, indicating that a company is not required to provide to a prescribed person the VIN for each affected vehicle, in the instance where safety recall information is published in accordance with the requirements for designated companies. In addition, the proposed amendments

### *Exigence de l'outil du NIV pour les entreprises désignées*

Les entreprises désignées seraient obligées de publier les renseignements de rappels de sécurité sur le site Web respectif des entreprises au moyen d'un outil du NIV. Le public aurait accès à cet outil du NIV sur le site Web de l'entreprise de véhicules. Une fois qu'une personne a entré le NIV unique de 17 caractères du véhicule, l'outil du NIV afficherait une liste de tous les rappels de sécurité associés au véhicule unique. À moins que les mesures correctives pour un rappel de sécurité aient été mises en œuvre, les mêmes renseignements que ceux requis pour toutes les entreprises non désignées seraient disponibles au moyen de l'outil du NIV, comme susmentionné. Pour les rappels où les mesures correctives ont déjà été mises en œuvre, les détails sur les précautions pour minimiser le risque de sécurité (par exemple est-ce que le véhicule devrait être stationné à l'extérieur s'il y a un risque d'incendie), et sur le moment où les mesures correctives seraient disponibles seraient redondants et, par conséquent, ne devraient pas être publiés. Si le NIV est incorrect ou n'est pas reconnu, une mention à cet effet doit être publiée au moyen de l'outil du NIV de l'entreprise pour empêcher les erreurs d'interprétation potentielles par le destinataire et mieux assurer que les renseignements de sécurité importants ne sont pas oubliés par inadvertance.

Les modifications proposées fourniraient aux entreprises nouvellement désignées un an à partir de la date où elles sont désignées pour établir un outil du NIV sur leur site Web. L'occurrence de nouveaux rappels de sécurité au cours de cette période doit être rendue disponible en ligne dans les 30 jours suivant immédiatement la période d'un an. De plus, à la suite de la période d'un an, tous les rappels de sécurité subséquents devraient être disponibles dans l'outil du NIV dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'entreprise remet l'avis au ministre. L'information publiée devra être mise à jour dans les 7 jours suivant tout changement aux renseignements. TC reconnaît que certains détails pourraient prendre plus de temps à recueillir et, donc, si ces renseignements ne sont pas disponibles lors de la première publication du rappel, les modifications proposées exigeraient que les détails concernant (i) une description des mesures correctives et/ou (ii) une indication du moment où les pièces ou les installations seront disponibles pour corriger le problème soient publiés dans les 7 jours suivant le moment où les renseignements deviennent disponibles.

### *Autres modifications proposées*

Les modifications proposées modifieraient les exigences d'avis de défaut et d'avis de non-conformité du RSVA, indiquant qu'une entreprise n'est pas obligée de fournir à la personne visée par règlement le NIV de chaque véhicule touché, dans le cas où les renseignements des rappels de sécurité sont publiés conformément aux exigences pour les entreprises désignées. De plus, les modifications

would clarify that such details must be published on the company website when information is directed at the Canadian market.

Finally, for clarification and without change to the substance of the current regulatory text, the proposed amendments include revising the French text in three locations under section 15 of the MVSR to reference “numéro d’identification du véhicule” in place of “numéro d’identification.”

## **Regulatory development**

### *Consultation*

As detailed below, TC consulted extensively with stakeholders in a variety of ways, including through the TC online consultation portal, Let’s Talk Transportation (LTT); the publication of an informal consultation document to further engage stakeholders; and several informal discussions.

An LTT notice was published online<sup>5</sup> on October 21, 2020, and was open for comment for 37 days (until November 27, 2020), to gather feedback from stakeholders and the general public. Among other details, the LTT notice requested comments on proposing that high-volume and low-volume companies would have different sets of requirements regarding the safety recall information to be published online. Several comments were received from industry associations, namely, the Canadian Vehicle Manufacturers Association (CVMA), Global Automakers Canada (GAC), the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC) and the Truck & Engine Manufacturer Association (EMA).

Following the LTT notice, TC disseminated a document to all interested stakeholders on May 5, 2021, to seek further input on the proposed amendments. This discussion document included a listing of what information could/should be provided on companies’ websites, what criteria may be used to designate companies, and what timelines would be reasonable coming-into-force dates for the requirements. There were also questions for companies to ensure that regulatory text could be drafted in a way to minimize burden, while achieving the goal of providing the necessary safety information. TC subsequently held two information sessions to help guide interested parties through the document, highlight areas of particular interest for feedback, and provide input in the development of the proposed amendments. Following the information sessions, TC hosted additional consultation sessions with interested stakeholders. Stakeholders were generally receptive and supportive throughout these consultations.

proposées préciseraient que ces détails doivent être publiés sur le site Web de l’entreprise lorsque les renseignements sont dirigés vers le marché canadien.

Finalement, pour préciser et sans changer la substance du texte réglementaire actuel, les modifications proposées comprennent une révision du texte en français à trois endroits sous l’article 15 du RSVA afin de faire référence au « numéro d’identification du véhicule » au lieu du « numéro d’identification ».

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Comme indiqué ci-après, TC a tenu de vastes consultations auprès des intervenants de diverses manières, y compris grâce au portail de consultation en ligne de TC, Parlons transport; à la publication d’un document de consultation non officiel pour mobiliser davantage les intervenants; et à de nombreuses discussions informelles.

Un avis de Parlons transport a été publié en ligne<sup>5</sup> le 21 octobre 2020, et a été ouvert aux fins de commentaires pendant 37 jours (jusqu’au 27 novembre 2020), pour obtenir de la rétroaction des intervenants et du grand public. Entre autres choses, l’avis de Parlons transport demandait des commentaires sur la proposition que les entreprises à volume élevé et à faible volume aient des séries d’exigences différentes en ce qui concerne les renseignements de rappels de sécurité à publier en ligne. De nombreux commentaires ont été reçus de la part des associations de l’industrie, notamment l’Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), les Constructeurs mondiaux d’automobiles du Canada (CMAC), le Conseil de l’industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC) et la Truck & Engine Manufacturer Association (EMA).

À la suite de l’avis de Parlons transport, TC a diffusé un document à tous les intervenants intéressés le 5 mai 2021 afin d’obtenir plus de données sur les modifications proposées. Ce document de discussion comprenait une liste des renseignements qui pourraient/devraient être fournis sur les sites Web des entreprises, quels critères pourraient être utilisés pour désigner les entreprises et quelles échéances seraient raisonnables pour les dates d’entrée en vigueur des exigences. Il y avait aussi des questions pour les entreprises afin de s’assurer que le texte réglementaire pourrait être rédigé de façon à minimiser le fardeau tout en atteignant l’objectif de fournir les renseignements de sécurité nécessaires. TC a ensuite tenu deux séances d’information pour guider les parties intéressées dans le document, a souligné les domaines d’intérêt particulier aux fins de commentaires et a fourni les données dans l’élaboration des modifications proposées. Après les séances d’information, TC a dirigé des séances de

<sup>5</sup> LTT notice

<sup>5</sup> Avis de Parlons transport



Comments expressing concern and requiring further clarifications are addressed below.

The United States' National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) was also consulted and is supportive of the proposed amendments and has indicated that access to this type of recall data would be beneficial to them for the purpose of identifying vehicles imported from Canada with an outstanding safety recall before the vehicle is registered/operated in the United States.

#### Summary of the comments received from additional consultations

Consultations mainly focused on the idea of establishing two sets of requirements regarding the safety recall information to be published online: one for high-volume vehicle companies, which would require a VIN Tool, referred to as designated companies (i.e. companies designated by the Minister by way of section 10.3 of the MVSA), and one for all other vehicle and vehicle equipment companies, referred to as non-designated companies.<sup>6</sup> It was presented that, while companies would be required to publish safety recall information on their websites that is accessible and free of charge, designated companies would additionally be required to have a freely accessible web-based VIN Tool.

While section 10.3 of the MVSA provides the Minister with the authority to designate any company that issues a safety recall, it does not require TC to inform industry of the Minister's designation criteria. To ensure clarity and predictability about the potential impacts of the proposed amendments for stakeholders, TC shared its intended criteria for designating companies. Designation criteria would include (but would not necessarily be limited to) those companies that manufacture, import, or distribute a total of 2 500 or more vehicles of the following prescribed classes per year: passenger car; three-wheeled vehicle; multi-purpose passenger vehicle (with a gross vehicle weight rating [GVWR] of 4 536 kg or less); truck (with a GVWR of 4 536 kg or less); motorcycle; restricted-use vehicle; or snowmobile. A non-designated company would include the remaining companies that manufacture, import, or distribute vehicles, and all companies that manufacture, import, or distribute vehicle equipment. Stakeholders did not raise concerns about such designation criteria.

<sup>6</sup> During the consultation period, high-volume vehicle companies were referred to as "Level 2 companies," whereas all other vehicle and equipment companies were referred to as "Level 1 companies."

consultation supplémentaires avec les intervenants intéressés. Les intervenants étaient généralement réceptifs et prêts à appuyer TC tout au long de ces consultations. Les commentaires exprimant des préoccupations et nécessitant d'autres clarifications sont abordés ci-dessous.

La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis a aussi été consultée et appuie les modifications proposées et a indiqué que l'accès à ce type de données de rappel serait avantageux pour eux aussi dans le but d'identifier des véhicules importés du Canada ayant un rappel de sécurité en suspens avant que le véhicule soit immatriculé ou conduit aux États-Unis.

#### Résumé des commentaires obtenus lors des consultations supplémentaires

Les consultations se concentraient principalement sur l'idée d'établir deux séries d'exigences concernant les renseignements de rappels de sécurité qui doivent être publiés en ligne : une pour les entreprises de véhicules à volume élevé, qui nécessiterait un outil du NIV, connues sous le nom d'entreprises désignées (c'est-à-dire les entreprises désignées par le ministre au moyen de l'article 10.3 de la LSA), et une pour toutes les autres entreprises de véhicules et d'équipement de véhicule, connues sous le nom d'entreprises non désignées<sup>6</sup>. On a indiqué que, bien que les entreprises seraient obligées de publier les renseignements des rappels de sécurité sur leurs sites Web qui sont accessibles et gratuits, les entreprises désignées seraient aussi obligées d'avoir un outil du NIV sur le Web à accès gratuit.

Même si l'article 10.3 de la LSA donne au ministre le pouvoir de désigner n'importe quelle entreprise qui émet un rappel de sécurité, cet article n'exige pas que TC informe l'industrie des critères de désignation du ministre. Afin d'assurer la clarté et la prévisibilité des répercussions potentielles des modifications proposées sur les intervenants, TC a fait part de ses critères prévus pour la désignation des entreprises. Les critères de désignation incluraient (sans nécessairement s'y limiter) les entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent un total de 2 500 véhicules ou plus parmi les catégories prescrites suivantes par année : voiture de tourisme; véhicules à trois roues; véhicule de tourisme à usages multiples (avec un poids nominal brut du véhicule [PNBV] de 4 536 kg ou moins); camion (avec un PNBV de 4 536 kg ou moins); motocyclette; véhicule à usage restreint; motoneige. Une entreprise non désignée comprendrait les entreprises restantes qui fabriquent, importent ou distribuent des véhicules et toutes les entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent de l'équipement de véhicule. Aucune préoccupation n'a été soulevée par les intervenants au sujet de ces critères de désignation.

<sup>6</sup> Lors de la période de consultation, les entreprises de véhicules à volume élevé étaient appelées les « entreprises de niveau 2 », alors que les autres entreprises de véhicules et d'équipement étaient appelées les « entreprises de niveau 1 ».

TC received comments from stakeholders regarding making the information available in Canada's two official languages. Safety recall information is intended for use by the general public, including owners and prescribed persons. Therefore, consistent with the *Official Languages Act*, TC would require this information to be provided in both official languages to ensure that members of the public can obtain the necessary information to address potential safety issues. The proposed amendments would not add any incremental translation requirements because it does not introduce any new information requirements, i.e. companies are already required under the existing regulations to provide all the relevant information in both languages.

Comments were received regarding the format of the information, the way it would be made available to Canadians and the requirement for providing a contact for how to report a suspected safety issue. It is TC's view that the information must be made available on a company's website. However, the layout and format in which the information is made available would be left at the company's discretion. A company could choose to provide a link to TC's recalls website, but the information must also be available on its website. Regarding the requirement to provide contact information to report a suspected safety issue, companies sought further clarification about who must be listed as a contact, not indicating a particular preference. The proposed amendments would leave this requirement open for the company to decide (e.g. the contact could be the company, a dealer or TC).

Some stakeholders commented about the amount of information to be published and noted that the information differs from what is currently required to be made available through the NHTSA's VIN-based recall online search tool. Furthermore, they noted that the proposed timelines for information to be made available do not align with those of the NHTSA and also differ from TC's existing requirements for notifications. While there are some differences with the safety recall information required by the NHTSA, TC is not requesting any new information. The information being requested by TC is already required under the current regulations in the safety recall notices to be provided to owners and prescribed persons. Regarding the timeline for the information to be made available, the purpose of this regulatory amendment is to make recall information available faster and more accessible to Canadians. TC believes that such information can be made available faster online than by mail. Therefore, the proposed amendments would require companies to make recall information available online within 10 days after

TC a reçu les commentaires des intervenants en qui a trait au fait de rendre les renseignements disponibles dans les deux langues officielles du Canada. Les renseignements sur les rappels de sécurité doivent être utilisés par le grand public, y compris les propriétaires et les personnes visées par règlement. Par conséquent, conformément à la *Loi sur les langues officielles*, TC exigerait que ces renseignements soient fournis dans les deux langues officielles afin de s'assurer que les membres du public pourront obtenir les renseignements nécessaires afin de régler les problèmes de sécurité potentiels. Les modifications proposées n'ajouteraient pas d'exigences de traduction supplémentaires parce qu'elles n'introduisent pas de nouvelles exigences de renseignements, c'est-à-dire que les entreprises sont déjà obligées en fonction de la réglementation existante de fournir tous les renseignements pertinents dans les deux langues officielles.

Des commentaires ont été reçus au sujet du format des renseignements, de la façon dont ils pouvaient être rendus disponibles aux Canadiens et de l'exigence pour fournir le nom d'une personne-ressource afin d'expliquer la façon de rapporter un problème de sécurité soupçonné. TC est d'avis que les renseignements doivent être rendus disponibles sur le site Web d'une entreprise. Toutefois, la présentation et le format des renseignements rendus disponibles seraient laissés à la discrétion de l'entreprise. Une entreprise pourrait choisir de fournir un lien au site Web des rappels de TC, mais les renseignements doivent aussi être disponibles sur son site Web. En ce qui concerne l'exigence de fournir les coordonnées d'une personne-ressource pour rapporter un problème de sécurité soupçonné, les entreprises ont demandé des précisions sur les personnes dont les coordonnées doivent être indiquées, sans indiquer de préférence particulières. Les modifications proposées laisseraient l'entreprise décider pour cette exigence (par exemple la personne-ressource serait l'entreprise, un concessionnaire ou TC).

Certains intervenants ont commenté la quantité de renseignements devant être publiés et ont fait remarque que les renseignements sont différents de ce qui doit actuellement être rendu disponible au moyen de l'outil de recherche en ligne sur les rappels en fonction du NIV de la NHTSA. De plus, ils ont fait remarquer que les échéances proposées pour que les renseignements soient rendus disponibles ne s'alignent pas sur celles de la NHTSA et sont aussi différentes des exigences d'avis existantes de TC. Bien qu'il y ait certaines différences avec les renseignements de rappel de sécurité demandés par la NHTSA, TC ne demande pas de nouveaux renseignements. Les renseignements demandés par TC sont déjà requis dans le cadre de la réglementation actuelle dans les avis de rappels de sécurité qui doivent être fournis aux propriétaires et aux personnes visées par règlement. En ce qui a trait à l'échéance pour les renseignements qui doivent être rendus disponibles, l'objectif de cette modification réglementaire est de rendre les renseignements de rappel disponibles plus rapidement et plus accessibles pour les Canadiens. TC croit que ces

notifying the Minister, but the proposed amendments would also allow for delays in publishing some information that might not be available at the time of the initial publication, with the understanding that the information published online is subsequently updated when more information becomes available.

Comments were received from stakeholders regarding who would be responsible for publishing information online for imported vehicles. In this instance, the importer would ultimately be responsible for ensuring that the prescribed information is available online. However, stakeholders indicated that the importer of the vehicle may not be the one who controls information about safety recalls. TC considered this comment and, in alignment with sections 10 and 10.1 of the MVSA, the proposed amendments provide that the importer need not publish safety recall information on its website if it is already published on the website of a company that manufactured or sold the vehicle.

Stakeholders' primary concern with a requirement to publish the completion date for a repair is that it would place a regulatory burden on some companies to obtain the information from a third party that completes recall repairs, generally dealerships. TC agreed that the repair completion date would not need to be provided, as it would create additional burden on the company and may also be of limited benefit, but TC is of the view that an indication that the corrective measures have been completed is necessary to inform any person seeking information on a potential safety issue and to achieve the goal of reducing unresolved safety recalls by providing complete information on the status of such repairs.

Regarding access to historical safety recall data, stakeholders expressed concerns that they may be required to retroactively publish recall information. TC clarified that, while this information for recalls issued before the proposed amendments come into force should be made available, this information would not be required on a company's website. Instead, the proposed amendments would require companies to publish how a person can obtain the safety recall information about prior recalls. TC believes that this information would be beneficial, for instance, in the case of a change of vehicle ownership.

renseignements peuvent être rendus disponibles plus rapidement en ligne que par courrier. Par conséquent, les modifications proposées exigeraient que les entreprises rendent les renseignements de rappel disponibles en ligne dans les 10 jours suivant l'avis au ministre, mais les modifications proposées permettraient aussi des délais pour la publication de certains renseignements qui pourraient ne pas être disponibles au moment de la publication initiale, étant entendu que les renseignements publiés en ligne seront ensuite mis à jour lorsque plus de renseignements seront disponibles.

Des commentaires des intervenants ont été reçus à propos de la personne qui serait responsable de la publication des renseignements en ligne pour les véhicules importés. Dans ce cas, l'importateur serait ultimement responsable de s'assurer que les renseignements prescrits sont disponibles en ligne. Toutefois, les intervenants ont indiqué que l'importateur du véhicule n'est peut-être pas celui qui contrôle les renseignements à propos des rappels de sécurité. TC a pris ce commentaire en compte et, conformément aux articles 10 et 10.1 de la LSA, les modifications proposées prévoient que l'importateur n'a pas besoin de publier les renseignements des rappels de sécurité sur son site Web s'ils sont déjà publiés sur le site Web d'une entreprise qui a fabriqué ou vendu le véhicule.

La principale préoccupation des intervenants en ce qui a trait à l'exigence de publier la date d'achèvement d'une réparation est que cela placerait un fardeau réglementaire sur certaines entreprises qui devront obtenir les renseignements d'un tiers qui effectue les réparations de rappel, généralement les concessionnaires. TC a convenu que la date d'achèvement de la réparation ne devrait pas être fournie puisque cela créerait un fardeau supplémentaire pour l'entreprise et n'offrirait qu'un avantage limité, mais TC croit qu'une indication que les mesures correctives ont été achevées est nécessaire pour informer toute personne cherchant des renseignements sur un problème de sécurité potentiel et pour atteindre l'objectif de réduire les rappels de sécurité non résolus en fournissant tous les renseignements sur l'état de ces réparations.

En ce qui concerne l'accès aux données historiques des rappels de sécurité, les intervenants ont exprimé des préoccupations à propos du fait qu'on pourrait les obliger à publier rétroactivement les renseignements de rappels. TC a précisé que, bien que ces renseignements pour les rappels donnés avant que les modifications entrent en vigueur devraient être disponibles, ces renseignements ne seraient pas exigés sur le site Web d'une entreprise. À la place, les modifications proposées obligeraient les entreprises à publier comment une personne peut obtenir les renseignements de rappels de sécurité à propos de rappels précédents. TC croit que cette information serait bénéfique, par exemple, dans le cas du changement de propriété d'un véhicule.

Regarding the order in which information would be published through a company's website VIN Tool, stakeholders commented that requiring outstanding safety recall notices first before those that were completed was not in alignment with the United States' requirements. The proposed amendments would require that all safety recall information, whether outstanding or completed, should appear first before any other information, such as technical bulletins, which are not related to safety recalls.

A stakeholder commented about having to inform TC of any changes to the website address where the safety recall information is published. The main concern was that such a requirement would create an added administrative burden that may be difficult to manage, given that a company's information technology department may make frequent minor changes, which could create unintentional compliance violations. TC agreed that requesting this information was not necessary, given that a company's website is publicly available.

Finally, TC consulted on the time frames under which companies would be required to comply with the regulations. During consultations, TC had proposed that non-designated companies would have 90 days from the day on which the proposed amendments are published in the *Canada Gazette*, Part II, to publish information online, and designated companies would have 180 days, from the date that the company is informed of its designation by the Minister, to publish a compliant VIN Tool. The consumer group advocate, the Canadian Automobile Association (CAA), indicated that this was not aggressive enough and that 90 days was acceptable for both non-designated and designated company requirements. The associations representing the majority of vehicle manufacturers (GAC and CVMA), with some experience in developing such websites, expressed a need for more time. The CVMA requested a minimum of one year for companies to establish the VIN Tool, and GAC requested a minimum of two years for both non-designated and designated company requirements. GAC also requested TC's support through evaluating website mock-ups, at a company's request, and providing assurance that website development plans are aligned with proposed requirements before hardcoding is undertaken.

After carefully considering all stakeholder comments regarding the timelines, TC concluded that 180 days would be appropriate for non-designated companies to publish recall information on their websites, and one year would be appropriate from the date on which companies are designated to publish a VIN Tool on their websites.

En ce qui a trait à l'ordre dans lequel les renseignements seraient publiés dans l'outil du NIV du site Web d'une entreprise, les intervenants ont commenté que le fait d'exiger que les avis de rappels de sécurité en suspens soient publiés avant ceux qui ont été mis en œuvre n'était pas conforme aux exigences des États-Unis. Les modifications proposées exigeraient que tous les renseignements des rappels de sécurité, qu'ils soient en suspens ou mis en œuvre, apparaissent avant n'importe quel autre renseignement, comme les bulletins techniques, qui ne sont pas liés aux rappels de sécurité.

Un intervenant a commenté à propos du fait d'avoir à informer TC de tout changement de l'adresse du site Web où les renseignements des rappels de sécurité sont publiés. La principale préoccupation était qu'une telle exigence créerait un fardeau administratif qui pourrait être difficile à gérer puisque le département de technologie de l'information d'une entreprise pourrait apporter des changements mineurs fréquemment, ce qui pourrait créer des infractions non intentionnelles à la conformité. TC a convenu que le fait de demander cette information n'était pas nécessaire puisque le site Web d'une entreprise est public.

Finalement, TC a tenu des consultations à propos des échéances en vertu desquelles les entreprises seraient obligées de se conformer aux règlements. Lors des consultations, TC avait proposé que les entreprises non désignées aient 90 jours à partir du jour de la publication des modifications proposées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* pour publier les renseignements en ligne, et les entreprises désignées auraient 180 jours à partir de la date où l'entreprise est informée de sa désignation par le ministre, pour publier un outil du NIV conforme. Le groupe défenseur des droits des consommateurs, l'Association canadienne des automobilistes (CAA), a indiqué que cela n'était pas assez agressif et que les 90 jours étaient acceptables pour les exigences des entreprises non désignées et désignées. Les associations représentant la majorité des fabricants de véhicules (CMAC et ACCV), qui ont une certaine expérience dans l'élaboration de ce type de site Web, ont exprimé le besoin de nécessiter plus de temps. L'ACCV a demandé un minimum d'un an pour que les entreprises puissent mettre en place l'outil du NIV et les CMAC ont demandé un minimum de deux ans pour les exigences des entreprises non désignées et désignées. Les CMAC ont aussi demandé le soutien de TC au moyen de l'évaluation des maquettes de site Web, à la demande de l'entreprise, et de la confirmation que les plans d'élaboration du site Web sont alignés sur les modifications proposées avant que le codage en dur soit entrepris.

Après avoir soigneusement étudié tous les commentaires des intervenants au sujet des échéances, TC a conclu que la limite de 180 jours serait appropriée pour que les entreprises non désignées puissent publier les renseignements de rappel sur leurs sites Web, et qu'une année suffirait à partir de la date à laquelle les entreprises sont désignées

Regarding comments on providing website development support, TC does not have the mandate to provide such assistance. That said, TC would continue to provide clarifications to any questions stakeholders may have about complying with the proposed amendments.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and no modern treaty obligations were identified.

#### *Instrument choice*

Currently, the regulations require companies to notify owners and prescribed persons of a safety recall and how to have it corrected. Nevertheless, it is estimated that approximately 6.6 million vehicles are circulating on Canadian roads with an unresolved safety recall, potentially endangering not only the occupants but also other road users. Publishing safety recalls online will make this information available faster and more accessible for vehicle owners, vehicle equipment owners and prescribed persons, as well as for the general public. It is expected that this will lead to the correction of a greater number of safety recalls and benefit the safety of all Canadians.

TC examined a non-regulatory approach to making recall information available online; however, it concluded that this approach would lead to inconsistencies in how and what information was published online. For example, while some companies have decided to voluntarily publish information online or have created a VIN Tool, not all companies do. Of those that do make information available, the information is not always consistent or provided in an accessible format (i.e. bilingual). In some cases, necessary information is inadvertently omitted or the information is not easily found on the company's website.

Some companies have indicated they are waiting for regulations before they commit to publishing recall information online or develop a VIN Tool. Establishing requirements in regulations would ensure that a common approach is taken, that consistent information is available

pour publier un outil du NIV sur leurs sites Web. En ce qui a trait aux commentaires pour la fourniture d'un soutien d'élaboration du site Web, TC n'a pas le mandat de fournir une telle aide. Cela étant dit, TC continuera de fournir des précisions pour toutes les questions que les intervenants pourraient avoir à propos de la conformité aux modifications proposées.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise afin de déterminer si la proposition est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation a examiné la portée géographique et le sujet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et aucune obligation découlant des traités modernes n'a été relevée.

#### *Choix de l'instrument*

Actuellement, les règlements exigent que les entreprises avisent les propriétaires et les personnes visées par règlement d'un rappel de sécurité et de la façon de le corriger. Néanmoins, il est estimé qu'environ 6,6 millions de véhicules circulent sur les routes canadiennes avec un rappel de sécurité non résolu, risquant ainsi de compromettre la sécurité non seulement des occupants, mais aussi des autres usagers de la route. La publication des rappels de sécurité en ligne rendra ces renseignements disponibles plus rapidement et ils seront plus accessibles pour les propriétaires de véhicules, les propriétaires d'équipement de véhicule et les personnes visées par règlement, ainsi que pour le grand public. Il est prévu que cela entraînera la correction d'un grand nombre de rappels de sécurité et améliorera la sécurité de tous les Canadiens.

TC a examiné une approche non réglementaire pour rendre les renseignements de rappel disponibles en ligne; toutefois, TC a conclu que cette approche entraînerait des incohérences en ce qui a trait aux renseignements qui étaient publiés en ligne et comment ils étaient publiés. Par exemple, même si certaines entreprises ont décidé de publier volontairement les renseignements en ligne ou ont créé un outil du NIV, ce ne sont pas toutes les entreprises qui le font. Parmi celles qui rendent les renseignements disponibles, ces derniers ne sont pas toujours uniformes ou fournis dans un format accessible (c'est-à-dire bilingues). Dans certains cas, les renseignements nécessaires sont omis par erreur ou ils ne sont pas faciles à trouver sur le site Web de l'entreprise.

Certaines entreprises ont indiqué qu'elles attendent la réglementation avant de s'engager à publier les renseignements de rappel en ligne ou d'élaborer un outil du NIV. L'établissement des exigences dans la réglementation garantirait qu'une approche commune soit prise, que des

from different companies, and that recall information is available in both official languages.

While a regulatory approach would ensure consistency of provided information and a level playing field, prior to the 2018 amendment to the MVSA, such requirements would have to apply to all companies, resulting in considerable burden without proportionate benefits to the smaller companies. However, this was addressed in the amendment to the MVSA in 2018 introducing the authority to require companies designated by the Minister to make information available for vehicles or vehicle equipment affected by a safety recall. This allows the Minister to target companies where requirements would be most effective, without causing unnecessary burden to other companies. Given these advantages, TC has decided to move forward by way of a regulatory approach.

### **Regulatory analysis**

The analysis that follows is based on the assumption that the Minister would designate companies based on criteria considered through pre-regulatory consultations. The designation criteria considered with stakeholders included those companies that manufacture, import, or distribute a total of 2 500 or more vehicles of the following prescribed classes per year: passenger car; three-wheeled vehicle; multipurpose passenger vehicle (with a gross vehicle weight rating [GVWR] of 4 536 kg or less); truck (with a GVWR of 4 536 kg or less); motorcycle; restricted-use vehicle; or snowmobile. While the threshold of 2 500 vehicles is also utilized for importation and interprovincial shipment requirements under the MVSR, it must be noted that by way of section 10.3 of the MVSA, the Minister has the authority to consider other criteria when exercising their discretion. Non-designated companies would include the remaining companies that manufacture, import, or distribute vehicles, and all companies that manufacture, import, or distribute vehicle equipment.

The proposed amendments would improve the access to and availability of information, with the aim of improving the completion rate of safety recalls and reducing losses from property damage, injuries and death resulting from vehicle and vehicle equipment defects. The proposed amendments would result in present value incremental costs of \$1.20 million to designated and non-designated companies, and to the Government of Canada over the 10-year time frame from 2023 to 2032 (discounted at a 7% rate to 2023). Non-designated companies would assume \$0.30 million of the costs, and designated companies would assume \$0.88 million of the costs over the same 10-year period related to website development. Government would assume \$0.02 million in costs related to time spent conducting audits. In addition, the proposed

renseignements uniformes soient disponibles de la part de différentes entreprises et que les renseignements de rappel soient disponibles dans les deux langues officielles.

Bien qu'une approche réglementaire garantisse l'uniformité des renseignements fournis et une égalité des chances, avant la modification de la LSA en 2018, de telles exigences devaient s'appliquer à toutes les entreprises, ce qui entraînerait un important fardeau sans les avantages proportionnels pour les petites entreprises. Toutefois, cela a été traité dans la modification à la LSA en 2018 avec l'introduction du pouvoir d'exiger que les entreprises désignées par le ministre rendent les renseignements disponibles pour les véhicules ou l'équipement de véhicule touchés par un rappel de sécurité. Cela permet au ministre de cibler les entreprises pour lesquelles les exigences seraient les plus efficaces, sans causer de fardeau inutile à d'autres entreprises. En raison de ces avantages, TC a décidé d'aller de l'avant au moyen d'une approche réglementaire.

### **Analyse de la réglementation**

L'analyse qui suit est fondée sur l'hypothèse que le ministre désignerait les entreprises selon les critères envisagés lors des consultations préréglementaires. Les critères de désignation envisagés avec les intervenants comprenaient les entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent un total de 2 500 véhicules ou plus des catégories prescrites par année suivantes : voiture de tourisme; véhicules à trois roues; véhicule de tourisme à usages multiples (avec un poids nominal brut du véhicule [PNBV] de 4 536 kg ou moins); camion (avec un PNBV de 4 536 kg ou moins); motocyclette; véhicule à usage restreint; motoneige. Même si le seuil de 2 500 véhicules est aussi utilisé pour l'importation et le transport interprovincial dans le cadre du RSVA, il doit être noté qu'au moyen de l'article 10.3 de la LSA, le ministre a le pouvoir de tenir compte d'autres critères lorsqu'il exerce sa discrétion. Les entreprises non désignées comprendraient les entreprises restantes qui fabriquent, importent ou distribuent des véhicules et toutes les entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent de l'équipement de véhicule.

Les modifications proposées amélioreraient l'accès aux renseignements et leur disponibilité, dans le but d'améliorer le taux de mise en œuvre des rappels de sécurité et de réduire les pertes des dommages à la propriété, des blessures et des morts découlant des défauts des véhicules et de l'équipement de véhicule. Les modifications proposées entraîneraient des coûts supplémentaires en valeur actualisée de 1,20 million de dollars pour les entreprises désignées et non désignées et le gouvernement du Canada sur la période de 10 ans de 2023 à 2032 (actualisé à un taux de 7 % en 2023). Les entreprises non désignées assumeraient 0,30 million de dollars des coûts et les entreprises désignées assumeraient 0,88 million de dollars des coûts au cours de la même période de 10 ans ayant trait au développement du site Web. Le gouvernement assumerait

amendments would result in a decrease in human consequences (e.g. injuries and fatalities) associated with outstanding safety recalls to vehicles and vehicle equipment, and a decrease in the number of safety recall re-notifications being sent electronically or by mail. Cost savings related to the decrease in human consequences and written re-notifications (which are a non-quantifiable benefit) are discussed further in the “Qualitative benefits” section. Despite the fact that the proposed amendments would result in a monetized cost, TC anticipates that the qualitative benefits to safety would outweigh the monetized costs.

### *Analytical framework*

The costs and benefits for the proposed amendments have been assessed in accordance with the *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide* of the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS), which can be found through the *Cabinet Directive on Regulation: Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the proposed amendments are assessed based on comparing the baseline scenario with the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed amendments. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes as a result of the proposed amendments.

The analysis estimates the impact of the proposed amendments over a 10-year period from 2023 to 2032. Unless otherwise stated, all costs are expressed in 2021 Canadian dollars and are discounted to 2023 at a 7% discount rate.

### *Affected stakeholders*

The proposed regulatory amendments would affect designated and non-designated companies, with the majority of costs being borne by designated companies. In total, 196 non-designated companies and 28 designated companies would be affected by the proposed amendments.<sup>7</sup> Based on available recall data, 90 of the 196 existing identified non-designated companies are vehicle manufacturers/importers. All vehicle and vehicle equipment manufacturers would benefit from a decrease in the number of written re-notifications that would need to be sent, due to

0,02 million de dollars en coûts relatifs au temps passé à effectuer des vérifications. De plus, les modifications proposées entraîneraient une diminution des conséquences humaines (par exemple blessures et morts) associées aux rappels de sécurité en suspens des véhicules et des équipements de véhicule, et une diminution du nombre de nouveaux avis de rappels de sécurité envoyés électroniquement ou par la poste. Les économies de coûts relatives à la diminution de conséquences humaines et aux nouveaux avis envoyés par écrit (qui sont un avantage non quantifiable) font l'objet de plus de discussions dans la section « Avantages qualitatifs ». Malgré le fait que les modifications proposées entraîneraient un coût monétisé, TC prévoit que les avantages qualitatifs pour la sécurité l'emporteraient sur les coûts monétisés.

### *Cadre analytique*

Les coûts et les avantages pour les modifications proposées ont été évalués conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), qui peut être trouvé grâce à la *Directive du Cabinet sur la réglementation : Politique sur l'analyse coûts-avantages*. Lorsque possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et ce sont seulement les coûts et avantages directs pour les intervenants qui sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et coûts associés aux modifications proposées sont évalués en comparant le scénario de base au scénario réglementaire. Le scénario de base représente ce qui va probablement arriver à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre les modifications proposées. Le scénario réglementaire fournit les renseignements sur les résultats escomptés en raison des modifications proposées.

L'analyse estime les répercussions des modifications proposées sur une période de 10 ans entre 2023 et 2032. À moins d'indication contraire, tous les coûts exprimés en dollars canadiens de 2021 sont actualisés en 2023 à un taux d'actualisation de 7 %.

### *Intervenants touchés*

Les modifications réglementaires proposées toucheraient les entreprises désignées et non désignées, avec la majorité des coûts étant assumée par les entreprises désignées. Au total, 196 entreprises non désignées et 28 entreprises désignées seraient touchées par les modifications proposées<sup>7</sup>. Selon les données disponibles sur les rappels, 90 des 196 entreprises non désignées existantes identifiées sont des fabricants/importateurs de véhicules. Tous les fabricants de véhicules et d'équipement de véhicule profiteraient d'une diminution du nombre de nouveaux avis

<sup>7</sup> Based on a list of companies expected to be affected by the proposed amendments drafted by TC subject matter experts.

<sup>7</sup> Selon une liste d'entreprises qui devraient être touchées par les modifications proposées rédigées par les experts en la matière de TC.

the anticipated increase in recall completion. In addition, having fewer vehicles operating with outstanding safety recalls may also reduce potential liability and reputational harm to companies. Costs for non-designated and designated companies would be related to publishing recall information on their websites.

Vehicles or vehicle equipment in use on Canadian roads with outstanding safety recalls can pose a risk to people inside and outside the vehicle. The proposed amendments would be expected to increase awareness of recalled vehicles and equipment, and therefore decrease the number of recalled vehicles and equipment on the road. This awareness would provide a benefit to Canadians in the form of a reduction in human consequences.

TC would be affected by the proposed amendments, as existing officers would be conducting audits of company websites to ensure compliance. The proposed amendments would not be expected to increase the number of required inspectors; however, the estimated time costs for existing inspectors are calculated for this analysis.

#### *Baseline and regulatory scenarios*

In the baseline scenario, vehicle and equipment manufacturers would not be required to publish the information about their safety recalls online. As is currently the case, 11% and 71% of non-designated and designated companies, respectively, would continue to voluntarily publish their recall information online.<sup>8</sup> Notifications and re-notifications of safety recalls would continue to be sent at the same rate. Recall completion would be expected to continue at historical rates. Registrations and recalls per registration were forecast based on historical rates. Over the 10-year time frame, it is estimated that there would be an average of 380 annual recalls pertaining to non-designated companies, and 415 pertaining to designated companies. TC estimates, based on its analysis of recall completion rates reported by regulated companies, that one in five safety recalls are outstanding for Canadian vehicles. This is further substantiated by the NHTSA's recall completion rate for vehicles under three years old, which has been estimated at 80%.<sup>9</sup> Manufacturers are required to repair vehicles when a safety recall is addressed. Companies are required to notify Canadians of recall notices in both official languages. Only those companies regulated under the MVSR are required to provide

écrits qui devraient être envoyés en raison de l'augmentation anticipée de la mise en œuvre des rappels. De plus, le fait d'avoir moins de véhicules utilisés ayant des rappels de sécurité en suspens pourrait aussi réduire les risques de poursuite et d'atteinte à la réputation des entreprises. Les coûts pour les entreprises non désignées et désignées seraient liés à la publication des renseignements de rappel sur leurs sites Web.

Les véhicules ou l'équipement de véhicule utilisés sur les routes du Canada ayant des rappels de sécurité en suspens peuvent représenter un risque pour les gens à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule. Les modifications proposées devraient augmenter la sensibilisation à propos du rappel des véhicules et de l'équipement et, donc, diminuer le nombre de véhicules et d'équipements faisant l'objet d'un rappel qui se trouvent sur la route. Cette sensibilisation fournirait un avantage pour les Canadiens sous la forme d'une réduction des conséquences humaines.

TC serait touché par les modifications proposées, puisque les responsables existants devraient effectuer des vérifications des sites Web des entreprises pour assurer la conformité. Les modifications proposées ne devraient pas augmenter le nombre d'inspecteurs requis; par contre, les coûts en temps estimés pour les inspecteurs existants sont calculés pour cette analyse.

#### *Scénario de base et réglementaire*

Dans le scénario de base, les fabricants de véhicules et d'équipement ne seraient pas requis de publier en ligne les renseignements à propos de leurs rappels de sécurité. Comme c'est présentement le cas, 11 % et 71 % des entreprises non désignées et désignées, respectivement, continueraient de publier volontairement leurs renseignements de rappel en ligne.<sup>8</sup> Les avis et les nouveaux avis de rappels de sécurité continueraient d'être envoyés au même rythme. La mise en œuvre des rappels devrait continuer à des taux historiques. Les immatriculations et les rappels par immatriculation ont été prévus selon les taux historiques. Au cours de la période de 10 ans, il est estimé qu'il y aurait en moyenne 380 rappels annuels ayant trait aux entreprises non désignées et 415 ayant trait aux entreprises désignées. TC estime, en fonction de son analyse des taux de mise en œuvre des rappels rapportés par les entreprises réglementées, qu'un rappel de sécurité sur cinq est en suspens pour les véhicules canadiens. Cela est corroboré par le taux de mise en œuvre des rappels de la NHTSA des véhicules de moins de trois ans qui a été estimé à 80%.<sup>9</sup> Les fabricants doivent réparer les véhicules lorsqu'un rappel de sécurité leur est adressé. Les entreprises doivent aviser les Canadiens des avis de

<sup>8</sup> Based on a scan of websites for companies expected to be affected by the proposed amendments as of September 2022.

<sup>9</sup> U.S. Department of Transportation (2018), NHTSA Report to Congress: "Vehicle Safety Recall Completion Rates Report."

<sup>8</sup> Selon une étude des sites Web des entreprises qui devraient être touchées par les modifications proposées en date de septembre 2022.

<sup>9</sup> Département des transports des États-Unis (2018), Rapport de la NHTSA au Congrès : « Vehicle Safety Recall Completion Rates Report ».



contact information, located in the owner's manual, indicating how the owner can contact TC to report a safety concern relating to a vehicle.

In the regulatory scenario, vehicle and equipment manufacturers would be required to publish their information about recalls online unless they are a non-designated company with no pre-existing website. It is anticipated that recall completion would increase for both non-designated and designated companies. This increase in recall completion would cause a decrease in human consequences related to vehicle and vehicle equipment safety defects. The increase in recall completion would also result in a decrease in the number of written re-notifications sent to owners and prescribed persons by mail or electronically. Manufacturers would still be required to address a safety recall. Although there would be an increase in recalls completed, the requirement to apply corrective measures is part of existing requirements and is therefore excluded from this analysis. Companies would be required to publish recall notices on their websites in the prescribed format in both official languages. This would not result in incremental translation costs for companies, as they would already have been sending written notices in both official languages. All companies regulated under the MVSRR, the MVTSR and the RSSR (i.e. vehicle and vehicle equipment companies) would be required to provide information on their website for reporting a suspected safety issue. The information provided would be at the discretion of the company and could include contact information for TC, a company or a dealer. There would be no anticipated difference in costs regarding industry communication to TC related to the requirement to list a contact. This is because the requirement would not impact the number of companies listing TC as a contact relative to the baseline scenario. As a result of the requirements with respect to implementation, start-up costs for designated companies were assumed to occur in year one, while ongoing costs would occur for the years following. Costs are assumed to begin in year one for non-designated companies, as they would still need to publish recall information online for any recalls occurring within the year prior to coming into force.<sup>10</sup>

rappel dans les deux langues officielles. Seules les entreprises réglementées dans le cadre du RSVA doivent fournir les coordonnées, qui se trouvent dans le manuel du propriétaire, afin d'indiquer comment le propriétaire peut communiquer avec TC pour signaler une préoccupation de sécurité au sujet d'un véhicule.

Dans le scénario réglementaire, les fabricants de véhicules et d'équipement devraient publier en ligne leurs renseignements à propos des rappels, à moins qu'ils ne soient une entreprise non désignée qui n'a pas de site Web pré-existant. Il est prévu que la mise en œuvre des rappels augmenterait pour les entreprises non désignées et désignées. Cette augmentation de la mise en œuvre des rappels entraînerait une diminution des conséquences humaines liées aux défauts de sécurité des véhicules et de l'équipement de véhicule. L'augmentation de la mise en œuvre des rappels entraînerait aussi une diminution du nombre de nouveaux avis écrits envoyés aux propriétaires et aux personnes visées par règlement électroniquement ou par la poste. Les fabricants seraient toujours tenus de traiter un rappel de sécurité. Même s'il y avait une augmentation du nombre de rappels effectués, les exigences pour les effectuer des mesures correctives font partie des exigences existantes et elles sont donc exclues de cette analyse. Les entreprises seraient obligées de publier les avis de rappel sur leurs sites Web dans le format prescrit dans les deux langues officielles. Cela n'entraînerait pas de coûts de traduction supplémentaires pour les entreprises, puisqu'elles envoyaient déjà des avis écrits dans les deux langues officielles. Toutes les entreprises réglementées dans le cadre du RSVA, du RSPVA et du RSER (c'est-à-dire les entreprises de véhicules et d'équipement de véhicule) seraient obligées de fournir l'information sur leur site Web pour rapporter un problème de sécurité soupçonné. L'information fournie serait à la discrétion de l'entreprise et pourrait inclure l'information de contact pour TC, une entreprise ou un concessionnaire. Il n'y aurait pas de différence anticipée dans les coûts concernant la communication de l'industrie à TC liée à l'exigence d'inscrire un contact. En effet, cette exigence n'aurait pas d'incidence sur le nombre d'entreprises mentionnant TC comme contact par rapport au scénario de base. En raison des exigences en ce qui a trait à la mise en œuvre, il a été présumé que les coûts de lancement pour les entreprises désignées se produiraient lors de la première année, alors que les coûts permanents auraient lieu les années suivantes. Les coûts devraient commencer au cours de la première année pour les entreprises non désignées, puisqu'elles devraient toujours publier les renseignements de rappels en ligne pour tous les rappels ayant lieu au cours de l'année avant l'entrée en vigueur<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Non-designated companies would be required to comply 180 days after the proposed requirements are published in the *Canada Gazette*, Part II, while designated companies would need to comply within one year from the date they are designated by the Minister. This follows the assumption that companies would be designated after the *Canada Gazette*, Part II, publication.

<sup>10</sup> Les entreprises non désignées devront se conformer 180 jours après que les exigences proposées seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, alors que les entreprises désignées devront se conformer au cours de l'année suivant la date où elles sont désignées par le ministre. Cela suit l'hypothèse que les entreprises seraient désignées après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

### *Benefits and costs*

In total, the regulatory amendments would result in incremental present value costs of \$1.20 million to non-designated companies, designated companies, and TC over the 10-year time frame. These costs would be related to the need for companies to set up or modify and maintain a website for publishing product recalls if the company did not already publish such information in alignment with the proposal. Costs to Government would be related to time spent conducting audits.

The proposed regulatory amendments would be expected to increase the number of recalls being completed on vehicles and vehicle equipment with safety issues. The increase in recall completion would mean that fewer written re-notifications would be sent out by companies on a regular basis. The increase in recall completion would also result in a decrease in injuries and severe injuries resulting from unresolved vehicle or vehicle equipment safety issues. This decrease would depend on how much recall completion rates are increased over the time frame. Benefits are discussed further in the “Qualitative benefits” section.

#### Costs

##### **Industry**

The proposed amendments would require non-designated and designated companies to publish information about product recalls on their websites. Of the \$1.20 million in total costs, \$1.18 million would be incurred by industry, with \$0.30 million (26%) attributed to non-designated companies, and the remaining \$0.88 million (74%) attributed to designated companies.

##### **Non-designated companies**

For non-designated companies, should they have a website, they would be required to publish recall information on the website. If the non-designated company does not have a website, it would not bear incremental costs. Currently, 21 out of 196 of non-designated companies are already in compliance with the proposed amendments on a voluntary basis, and 13 additional companies do not have existing websites. From a scan of website developers, it is estimated that it would take the remaining 162 companies three hours at an hourly rate of \$34.43 plus 25% overhead, to update a website upon issuing a recall. Assuming an average of 17 additional non-designated companies per year (based on the average number of non-designated companies publishing a recall online for the first time from 2019 to 2022), it is forecasted that the total number of non-designated companies would increase to 366

### *Coûts et avantages*

Au total, les modifications réglementaires entraîneraient des coûts supplémentaires de valeur actualisée de 1,20 million de dollars pour les entreprises non désignées, les entreprises désignées et TC au cours de la période de 10 ans. Ces coûts seraient liés au besoin pour les entreprises de mettre en place ou de modifier et de maintenir un site Web pour publier les rappels des produits si l'entreprise ne publie pas déjà ces renseignements conformément à la proposition. Les coûts pour le gouvernement seraient liés au temps passé à effectuer des vérifications.

Les modifications réglementaires proposées devraient augmenter le nombre de rappels qui sont mis en œuvre sur les véhicules et les équipements de véhicule qui ont des problèmes de sécurité. L'augmentation de la mise en œuvre des rappels signifierait qu'il y aurait moins de nouveaux avis écrits envoyés par les entreprises régulièrement. L'augmentation de la mise en œuvre des rappels entraînerait aussi une diminution des blessures et des blessures graves découlant des problèmes de sécurité non résolus des véhicules et des équipements de véhicule. Cette diminution dépendrait sur l'augmentation des taux de mise en œuvre des rappels au cours de la période. Les avantages sont discutés davantage dans la section « Avantages qualitatifs ».

#### Coûts

##### **Industrie**

Les modifications proposées obligerait les entreprises non désignées et désignées à publier les renseignements à propos des rapports de produit sur leurs sites Web. Du montant total de 1,20 million de dollars, un montant de 1,18 million de dollars serait engagé par l'industrie avec 0,30 million de dollars (26%) attribué aux entreprises non désignées et le 0,88 million de dollars restant (74%) attribué aux entreprises désignées.

##### **Entreprises non désignées**

Pour les entreprises non désignées, si elles ont un site Web, elles devraient publier les renseignements de rappel sur le site Web. Si l'entreprise non désignée n'a pas de site Web, elle ne sera pas obligée d'engager des coûts supplémentaires. Actuellement, 21 des 196 entreprises non désignées sont déjà conformes aux modifications proposées de façon volontaire, et 13 entreprises supplémentaires n'ont pas de site Web existant. Selon une analyse auprès des développeurs de site Web, il est estimé qu'il faudrait, pour les 162 entreprises restantes, trois heures à un taux horaire de 34,43 \$ plus des frais accessoires et un supplément de 25 % en frais généraux, pour mettre à jour un site Web lors de l'émission d'un rappel. Si l'on présume une moyenne de 17 entreprises non désignées supplémentaires par année (selon le nombre moyen d'entreprises non désignées publiant un rappel en ligne pour la première

by 2032, with 301 of these companies being impacted by the amendments. Based on this forecasting, it is estimated that an impacted non-designated company would issue an average of 1.34 recalls per year over the analytical time frame. Taking this into account, non-designated companies would bear annual undiscounted website editing costs of \$173.5, on average. The total present value per non-compliant non-designated company with websites would be \$1,000 over the analytical time frame, which corresponds to a total cost of \$0.30 million for the 301 affected companies.

### Designated companies

It is estimated that 20 of 28 designated companies, or 71%, are already in compliance with the proposed amendments voluntarily. For the designated companies that are not in compliance, they would bear costs associated with the setup, updating, and maintenance of a VIN Lookup tool on their website. Based on a scan of website developers, the average annual undiscounted cost per company to maintain this type of tool is estimated to be \$10,101. Additionally, it is estimated that start-up costs for designated companies would be \$43,639 (undiscounted) per company. The total present value per non-compliant designated company is therefore estimated to be \$0.11 million over the analytical time frame, which corresponds to a total cost of \$0.88 million for the eight companies.

### Government

TC would incur some costs related to the proposed amendments regarding inspector audits of websites. Existing TC officers would audit websites twice annually to ensure compliance with the proposed amendments. It is estimated that this would take each inspector five minutes per website and would not result in any incremental costs to industry. Total present value costs for Government would total \$18,933, or an average annual cost of \$1,893. Note that recall audits are already being performed in the baseline scenario by inspectors, and that the proposed amendments would not result in the hiring of additional full-time employees. These government costs would be managed within existing resources.

### Qualitative benefits

Benefits associated with the proposed amendments would come from cost savings due to a reduction in the number of unresolved safety recalls, based on a greater awareness of recalls. It is assumed that there would be an increase in recall completion for non-designated and designated companies resulting from information being more accessible (this therefore assumes that the reason defects are

fois entre 2019 et 2022), il est prévu que le nombre total d'entreprises non désignées augmenterait à 366 d'ici 2032, avec 301 de ces entreprises qui seraient touchées par les modifications. Selon ces prévisions, il est estimé qu'une entreprise non désignée touchée émettrait en moyenne 1,34 rappel par année au cours de la période d'analyse. Compte tenu de cela, les entreprises non désignées engageraient annuellement des coûts d'édition de site Web non actualisés de 173,5 \$, en moyenne. La valeur actualisée totale par entreprise non désignée non conforme ayant des sites Web serait de 1 000 \$ au cours de la période d'analyse, ce qui correspond à un coût total de 0,30 million de dollars pour les 301 entreprises touchées.

### Entreprises désignées

Il est estimé que 20 des 28 entreprises désignées, ou 71 %, sont déjà conformes aux modifications proposées de façon volontaire. Pour les entreprises désignées qui ne sont pas conformes, elles devront engager des coûts associés à l'établissement, à la mise à jour et à l'entretien d'un outil de recherche du NIV sur leur site Web. Selon une analyse auprès des développeurs de site Web, le coût annuel moyen non actualisé par entreprise pour maintenir ce type d'outil est estimé à 10 101 \$. De plus, il est estimé que les coûts de lancement pour les entreprises désignées seraient de 43 639 \$ (non actualisé) par entreprise. La valeur actualisée totale par entreprise désignée non conforme est donc estimée à 0,11 million de dollars au cours de la période d'analyse, ce qui correspond à un coût total de 0,88 million de dollars pour les huit entreprises.

### Gouvernement

TC engagerait des coûts ayant trait aux modifications proposées pour ce qui est des vérifications des sites Web par les inspecteurs. Les responsables existants de TC vérifieraient les sites Web deux fois par année afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux modifications proposées. Il est estimé qu'il faudrait cinq minutes par site Web pour chaque inspecteur et que cela n'entraînerait pas de coûts supplémentaires pour l'industrie. Les coûts du total de la valeur actualisée pour le gouvernement seraient de 18 933 \$, ou un coût moyen annuel de 1 893 \$. Notez que les vérifications de rappel sont déjà effectuées dans le scénario de base par les inspecteurs et que les modifications proposées n'entraîneraient pas l'embauche d'employés à temps plein supplémentaires. Ces coûts gouvernementaux seraient gérés parmi les ressources existantes.

### Avantages qualitatifs

Les avantages associés aux modifications proposées proviendraient des économies de coûts en raison d'une réduction du nombre de rappels de sécurité non résolus, en fonction d'une meilleure sensibilisation aux rappels. Il est présumé qu'il y aurait une augmentation de la mise en œuvre des rappels pour les entreprises non désignées et désignées résultant du fait que les renseignements seront

not currently being repaired is due to lack of information on the customers' end). This increase in recall completion would mean that there would be fewer human consequences caused by unresolved safety issues, less financial burden on companies to send re-notifications to owners and prescribed persons, and the potential for reduced liability and reputational harm to companies. There is also anticipated to be an increase in the speed of recall notification due to the new communication medium. This could provide benefits in the form of defects being repaired sooner than in the baseline scenario.

The decrease in the number of vehicles with outstanding safety recalls on the road would lead to a decrease in the number of injuries and severe injuries caused by collisions with these vehicles. The effect of repairing vehicle defects on the severity of collisions is calculated in Bae and Benitez-Silva's paper *The Effects of Automobile Recalls on the Severity of Accidents*, where it is found that repairing recalled vehicles decreases the number and severity of injuries, as well as having a minimal effect on fatalities; however, there was found to be no effect on the number of collisions.<sup>11</sup> Therefore, having fewer vehicles with outstanding safety recalls on the road would mean a lower number of injuries, severe injuries, and fatalities for Canadians. A table depicting the major and minor injury costs based on the Value of Statistical Life (VSL)<sup>12</sup> (\$2021 Can\$) is presented below.<sup>13</sup>

**Table 1: Major and minor injury costs**

Degree of human consequence	VSL fraction (% of fatality)
Fatality	\$8,254,709 (100%)

<sup>11</sup> Bae, Y.-K. & Benitez-Silva, H. (2013). *The Effects of Automobile Recalls on the Severity of Accidents*. *Economic Inquiry*, 1232–1249. The section of this paper referenced in this analysis compares the distribution of collisions, injuries, severe injuries, and fatalities over time in vehicles with and without an outstanding safety recall.

<sup>12</sup> The Value of Statistical Life (VSL) represents the aggregate across individuals, over an exposed population, of each one's willingness to pay estimates for a small reduction in mortality risk. The 2007 VSL of \$6.5 million, as described in section 4.8 of *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*, would be \$8.25 million when inflated ( $141.6 / 111.5 = 1.27$ ) using the Consumer Price Index (Statistics Canada Table 18-10-0005-01)

<sup>13</sup> T. R. Miller, N Bergeron, B. A. Lawrence (2016). *Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analyses — Paper No: 16-6352*.

plus accessibles (il est donc présumé que la raison pour laquelle les défauts ne sont pas actuellement réparés est due à un manque d'information de la part des clients). Cette augmentation de la mise en œuvre des rappels signifierait qu'il y aurait moins de conséquences humaines causées par des problèmes de sécurité non résolus, moins de fardeaux financiers sur les entreprises qui doivent envoyer de nouveaux avis aux propriétaires et aux personnes visées par règlement, et la possibilité de la réduction de responsabilités et d'atteinte à la réputation pour les entreprises. Est aussi prévue une augmentation de la rapidité des avis de rappel en raison du nouveau moyen de communication. Cela pourrait fournir des avantages sous la forme de défauts qui sont réparés plus rapidement que dans le scénario de base.

La diminution du nombre de véhicules ayant des rappels de sécurité en suspens sur les routes entraînerait une diminution du nombre de blessures et de blessures graves causées par des collisions avec ces véhicules. L'effet de réparer les défauts des véhicules sur la gravité des collisions est calculée dans le document de Bae et Benitez-Silva, *The Effects of Automobile Recalls on the Severity of Accidents*, dans lequel ils concluent que le fait de réparer les véhicules rappelés diminue le nombre et la gravité des blessures, ainsi que d'avoir un effet minime sur les pertes de vie; toutefois, il ne semble avoir aucun effet sur le nombre de collisions<sup>11</sup>. Donc, le fait d'avoir moins de véhicules ayant des rappels de sécurité en suspens sur la route signifierait qu'il y aurait moins de blessures, de blessures graves et de pertes de vies pour les Canadiens. Un tableau représentant les coûts des blessures graves et des blessures mineures selon la valeur de la vie statistique (VVS)<sup>12</sup> (2021 \$ CA) est présenté ci-après<sup>13</sup>.

**Tableau 1 : Coûts des blessures graves et mineures**

Degré de conséquence humaine	Fraction de VVS (% de pertes de vies)
Pertes de vies	8 254 709 \$ (100 %)

<sup>11</sup> Bae, Y.-K. & Benitez-Silva, H. (2013). *The Effects of Automobile Recalls on the Severity of Accidents*. *Economic Inquiry*, 1232–1249. La section du document auquel cette analyse fait référence compare la distribution des collisions, des blessures, des blessures graves et des pertes de vie au fil du temps dans les véhicules qui ont et qui n'ont pas de rappel de sécurité en suspens.

<sup>12</sup> La valeur de la vie statistique (VVS) représente l'ensemble des individus, sur une population exposée, de la volonté de chacun de payer pour une petite réduction du risque de mortalité. La VVS de 6,5 millions de dollars en 2007, telle qu'elle est décrite à la section 4.8 du *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, serait de 8,25 millions de dollars une fois gonflée ( $141,6 / 111,5 = 1,27$ ) à l'aide de l'indice des prix à la consommation (tableau 18-10-0005-01 de Statistique Canada).

<sup>13</sup> T. R. Miller, N. Bergeron, B. A. Lawrence (2016). *Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analyses — document n° : 16-6352*.

Degree of human consequence	VSL fraction (% of fatality)
Major injury	\$1,107,782 (13.42%)
Minor injury	\$55,306 (0.67%)

The decrease in the severity of accidents would also likely result in a decrease in collision externalities, such as property damage, emergency service costs, vehicle repair costs, hospital costs, legal costs, delays, fuel consumption, and pollution.

The decrease in the number of vehicles with outstanding safety recalls on the road would also lead to a reduction in written re-notifications to owners. This reduction would result in cost savings for companies, who would have fewer owners and prescribed persons to re-notify of a safety issue with their vehicles or vehicle equipment. A reduction in negative outcomes from failures that are attributed to unresolved safety recalls can potentially reduce liability and reputational harm to companies.

The benefits in this section were not able to be quantified because of a lack of data on the exact amount that recall repairs would increase, or the increase in the speed of recall completion due to the proposed amendments. Without this information, the decreases in human consequences and time and mailing costs related to written notifications for companies are not quantifiable. A small increase in defect or non-compliance repairs would generate a small benefit, while a large increase would generate a large benefit. Given the potential safety benefits associated with the amendments, TC anticipates that the benefits of the proposed amendments are likely to outweigh the monetized costs.

**Cost-benefit statement**

Number of years: 10 years from 2023 to 2032  
 Base year for costing: 2021  
 Present value base year: 2023  
 Discount rate: 7%

Degré de conséquence humaine	Fraction de VVS (% de pertes de vies)
Blessures graves	1 107 782 \$ (13,42 %)
Blessures mineures	55 306 \$ (0,67 %)

La diminution de la gravité des accidents entraînerait aussi probablement une diminution des effets externes des collisions, comme les dommages à la propriété, les coûts des services d'urgence, les coûts de réparation des véhicules, les coûts d'hôpital, les coûts juridiques, les retards, la consommation de carburant et la pollution.

La diminution du nombre de véhicules ayant des rappels de sécurité sur la route entraînerait aussi une réduction du nombre de nouvelles notifications écrites aux propriétaires. Cette réduction entraînerait des économies de coûts pour les entreprises, qui auraient moins de propriétaires et de personnes visées par règlement à aviser de nouveau d'un problème de sécurité de leur véhicule ou d'un équipement de véhicule. Une réduction des résultats négatifs des défaillances qui sont attribuées à des rappels de sécurité non résolus peut potentiellement réduire la responsabilité des entreprises et les atteintes à la réputation de celles-ci.

Les avantages dans cette section n'ont pas pu être quantifiés en raison d'un manque de données sur le montant exact de l'augmentation des réparations de rappels, ou l'augmentation de la vitesse de mise en œuvre des rappels en raison des modifications proposées. Sans cette information, la diminution des conséquences humaines et des coûts de temps et de courrier liés aux notifications écrites pour les entreprises n'est pas quantifiable. Une petite augmentation dans les réparations de défauts ou de non-conformité générerait un petit avantage, alors qu'une grande augmentation générerait un grand avantage. En raison des avantages de sécurité potentiels associés aux modifications, TC prévoit que les avantages des modifications proposées devraient l'emporter sur les coûts monétisés.

**Énoncé des coûts-avantages**

Nombre d'années : 10 ans de 2023 à 2032  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2021  
 Année de référence de la valeur actualisée : 2023  
 Taux d'actualisation : 7 %

**Table 2: Monetized costs (expressed in thousands, rounded to the nearest thousand; all values presented have been discounted)**

Impacted stakeholder	Description of cost	2023	Average from 2024 to 2031	2032	Total (present value)	Annualized value
Industry (designated)	Website development cost	\$349	\$60	\$44	\$876	\$125

Impacted stakeholder	Description of cost	2023	Average from 2024 to 2031	2032	Total (present value)	Annualized value
Industry (non-designated)	Website development cost	\$38	\$30	\$23	\$301	\$43
Government	Audit costs	\$1	\$2	\$2	\$19	\$3
All stakeholders	Total costs <sup>a</sup>	\$388	\$92	\$69	\$1,195	\$170

<sup>a</sup> Values in table may not add to totals due to rounding.

**Tableau 2 : Coûts monétisés (exprimés en milliers, arrondis au millier le plus proche; toutes les valeurs présentées ont été actualisées)**

Intervenant touché	Description du coût	2023	Moyenne de 2024 à 2031	2032	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Industrie (désignée)	Coût de développement du site Web	349 \$	60 \$	44 \$	876 \$	125 \$
Industrie (non désignée)	Coût de développement du site Web	38 \$	30 \$	23 \$	301 \$	43 \$
Gouvernement	Coûts de vérification	1 \$	2 \$	2 \$	19 \$	3 \$
Tous les intervenants	Total des coûts <sup>a</sup>	388 \$	92 \$	69 \$	1 195 \$	170 \$

<sup>a</sup> Les valeurs du tableau ayant été arrondies, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

#### Positive impacts

- Reduction in human consequences due to increased recall completion for Canadians.
- Reduction in written re-notifications from designated and non-designated companies, resulting in decreased costs.

#### Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted on the discounting values used. The central analysis used a 7% discount rate as recommended by TBS. For the purpose of the sensitivity analysis, the table below presents the results had a 0% discount been used, as well as a 3% discount rate. These three discount rates were selected as in line with the Treasury Board of Canada Secretariat's *Cost Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*.

**Table 3: Monetized costs (expressed in millions)**

Discount rates	0%	3%	7% (Central analysis)
Present value costs	\$1.51	\$1.35	\$1.20

#### Small business lens

Designated companies have high sales volume; therefore, they would not be considered small businesses. Based on

#### Impacts positifs

- Réduction des conséquences humaines grâce à l'augmentation du nombre de rappels effectués pour les Canadiens.
- Réduction du nombre de nouvelles notifications écrites de la part des entreprises désignées et non désignées, ce qui se traduit par une diminution des coûts.

#### Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée sur les valeurs d'actualisation utilisées. L'analyse centrale a utilisé un taux d'actualisation de 7 % comme recommandé par le SCT. Aux fins de l'analyse de sensibilité, le tableau ci-après présente les résultats si un taux d'actualisation de 0 % avait été utilisé, ainsi qu'un taux d'actualisation de 3 %. Ces trois taux d'actualisation ont été choisis comme étant conformes au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada* du Secrétariat du Conseil du Trésor.

**Tableau 3 : Coûts monétisés (exprimés en millions)**

Taux d'actualisation	0 %	3 %	7 % (Analyse centrale)
Valeur actualisée des coûts	1,51 \$	1,35 \$	1,20 \$

#### Lentille des petites entreprises

Les entreprises désignées ont un volume de ventes élevé, donc ne seraient pas considérées comme des petites

a scan of sources, it is estimated that 23 of the currently affected 196 non-designated companies would be considered small businesses.<sup>14</sup> Two of these companies are already aligned with the proposed amendments by publishing recall information on their websites. Based on TC analysis, there would be 39 small businesses affected by the end of the time frame. Noteworthy is that there may be other small businesses that did not have a website and were not identified due to lack of publicly available information. These businesses would remain unaffected by the proposed amendments as they do not have websites and would therefore not be required to publish information. If a non-designated company does not have an existing website, then it will not be required to create one in order to publish information online.

Small businesses with websites would assume costs relating to publishing recalls on their existing website. This information would be similar to the information that they are currently required to share with customers via written notification; therefore, the costs of the proposed amendments to small businesses are expected to be low. The notification requirement will remain in place. Over the 10-year time frame, costs to small businesses are expected to total \$39,212. This breaks down to a cost of \$1,005 per impacted company over the 10-year time frame, or an annualized cost of \$143.

While no specific flexibilities have been provided directly to small businesses with these proposed amendments, small businesses (as non-designated companies) would only be required to publish recall information online if they have a pre-existing website. Therefore, if the small business did not have an existing website, it would not be incrementally impacted by the introduction of the regulatory amendments.

Small businesses may benefit from the proposed amendments due to increased recall completion resulting in fewer written recall re-notifications being sent out by mail or electronically to those who did not repair their vehicle after the first notification.

The small business lens studies all costs to small businesses split into compliance and administrative costs. Compliance costs are costs related to complying with the proposed amendments, while administrative costs involve the administrative burden on industry. In this case, all costs to small businesses associated to this proposed amendment would be considered compliance costs.

entreprises. Selon une analyse des sources, il est estimé que 23 des 196 entreprises non désignées actuellement touchées seraient considérées des petites entreprises<sup>14</sup>. Deux de ces entreprises respectent déjà les modifications proposées en publiant les renseignements de rappel sur leurs sites Web. Selon l'analyse de TC, il y aurait 39 petites entreprises touchées d'ici la fin de la période. Il convient de souligner qu'il pourrait y avoir d'autres petites entreprises qui n'avaient pas de site Web et qui n'ont pas été identifiées en raison d'un manque de renseignements disponibles au public. Ces entreprises ne seraient toujours pas touchées par les modifications puisqu'elles n'ont pas de sites Web et ne seraient donc pas obligées de publier les renseignements. Si une entreprise non désignée n'a pas de site Web existant, alors elle ne sera pas obligée d'en créer un afin de publier les renseignements en ligne.

Les petites entreprises ayant des sites Web engageraient des coûts ayant trait à la publication des rappels sur leur site Web existant. Ces renseignements seraient similaires aux renseignements qu'elles doivent actuellement partager avec les clients dans un avis écrit; les coûts des modifications proposées pour les petites entreprises devraient donc être faibles. L'exigence de notification restera en place. Au cours de la période de 10 ans, les coûts pour les petites entreprises devraient totaliser 39 212 \$. Cela est ventilé en un coût de 1 005 \$ par entreprise touchée au cours de la période de 10 ans, ou un coût annualisé de 143 \$.

Bien qu'aucune marge de manœuvre précise n'ait été fournie directement aux petites entreprises avec ces modifications proposées, les petites entreprises (en tant qu'entreprises non désignées) seraient seulement obligées de publier des renseignements de rappel en ligne si elles ont un site Web existant. Donc, si la petite entreprise n'avait pas de site Web existant, elle ne subirait pas les répercussions de l'introduction des modifications réglementaires.

Les petites entreprises pourraient profiter des modifications en raison de l'augmentation de la mise en œuvre des rappels due à un moins grand nombre de nouveaux avis écrits de rappels envoyés par courrier ou électroniquement à ceux qui n'ont pas fait réparer leur véhicule après le premier avis.

La lentille des petites entreprises étudie tous les coûts pour les petites entreprises divisés entre les coûts de conformité et administratifs. Les coûts de conformité sont des coûts reliés à la conformité aux modifications proposées, alors que les coûts administratifs comprennent le fardeau administratif sur l'industrie. Dans ce cas, tous les coûts pour les petites entreprises associés à cette modification proposée seraient considérés des coûts de conformité.

<sup>14</sup> This information is based on a scan of sources regarding the revenue each company earns in a year. This included 162 sources.

<sup>14</sup> Cette information est fondée sur une étude des sources concernant le revenu que chaque entreprise gagne en une année. Cela comprenait 162 sources.

### Small business lens summary

Number of years: 10 years, from 2023 to 2032  
 Base year for costing: 2021  
 Present value base year: 2023  
 Discount rate: 7%

**Table 4: Costs to small businesses**

Activity	Number of impacted small businesses	Annualized value	Present value
Compliance cost: website recall publications	39	\$5,583	\$39,212
Cost per impacted small business	n/a	\$143	\$1,005

#### One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these regulatory amendments, as there would be no incremental change in administrative costs to or burden on business.

#### Regulatory cooperation and alignment

An analysis was undertaken to identify regulatory approaches being used in other international jurisdictions to determine where regulatory cooperation or alignment may be possible, while meeting the desired public policy objective. This analysis focused in particular on regulations in place or under development for adoption in the United States. Canada's long-standing practice has been to consider alignment with the United States' standards where they are compatible with Canadian requirements, given the integrated nature of the North American automotive market and manufacturing platform.

With respect to the online VIN-based search service, this analysis found that the development of regulations similar to those of the NHTSA would meet the Canadian objectives. The LTT was published in the fall of 2020 and further informal consultations took place in May 2021. The notice and informal consultations ultimately helped TC's decision to align the proposed Regulations with those of the United States by requiring a Canadian VIN-based search service through the Internet. However, there are certain aspects in which this regulatory proposal differs from the United States' requirements:

1. Information in Canada must be made available in both official languages;

### Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre d'années : 10 ans, de 2023 à 2032  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2021  
 Année de référence de la valeur actualisée : 2023  
 Taux d'actualisation : 7 %

**Tableau 4 : Coûts pour les petites entreprises**

Activité	Nombre de petites entreprises touchées	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût de conformité : publications du site Web des rappels	39	5 583 \$	39 212 \$
Coût par petite entreprise touchée	s.o.	143 \$	1 005 \$

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires puisqu'il n'y aura pas de changements supplémentaires dans les coûts administratifs ou de fardeau pour les entreprises.

#### Collaboration et harmonisation en matière de réglementation

Une analyse a été entreprise pour cerner les approches réglementaires utilisées dans d'autres administrations internationales afin de déterminer où la coopération ou l'alignement réglementaire est possible, tout en atteignant l'objectif souhaité de la politique publique. Cette analyse se concentrait en particulier sur la réglementation en place ou en cours d'élaboration aux fins d'adoption aux États-Unis. La pratique de longue date du Canada a été d'envisager l'alignement sur les normes des États-Unis là où elles sont compatibles avec les exigences canadiennes, en raison de la nature intégrée du marché automobile nord-américain et de la plateforme de fabrication.

En ce qui a trait au service de recherche en ligne axé sur le NIV, cette analyse a conclu que l'élaboration de règlements similaires à ceux de la NHTSA respecterait les objectifs canadiens. Parlons transport a été publié à l'automne 2020 et d'autres consultations informelles ont eu lieu en mai 2021. L'avis et les consultations informelles ont aidé TC à prendre la décision d'aligner le règlement proposé sur ceux des États-Unis en exigeant un service de recherche Web canadien axé sur le NIV. Toutefois, il y a certains aspects où cette proposition réglementaire est différente des exigences des États-Unis :

1. L'information au Canada doit être disponible dans les deux langues officielles;



2. While the United States scheme only regulates high-volume light vehicle companies, the current regulatory proposal includes other (lower volume) companies that issue recalls, but would hold them to a lesser requirement;
3. Canada regulates additional prescribed classes of vehicles that are not regulated under the NHTSA (such as restricted-use vehicles and snowmobiles), which would be included; and
4. Some of the information required in the Canadian VIN-based search service would be different from the United States system.

The requirement for information to be available in both official languages is part of the *Official Languages Act*. The proposed amendments would regulate high-volume vehicle companies as well as all other companies so that owners and prescribed persons are able to access recall information faster through a company's website. Smaller motor vehicle companies and motor vehicle equipment companies (non-designated) would be required to publish on their website information that is currently being mailed out to owners, whereas high-volume vehicle companies (designated) would be required to create an online VIN search tool.

The MVSA regulates additional prescribed classes of vehicles other than those that are federally regulated by the NHTSA, including certain off-road vehicles such as snowmobiles and restricted-use vehicles. In the United States, off-road vehicles are regulated by the Consumer Product Safety Commission, which does not share NHTSA's safety recall requirements.

In some instances, the proposed requirements for the Canadian VIN Tool would differ from the existing requirements of the United States VIN Tool. TC believes that these additional requirements would not place a significant burden on companies and would provide owners with necessary information and tools to reduce potential harm from outstanding safety issues. For instance, TC believes it is important for the VIN Tool to indicate if the VIN entered is not recognized by the company and to include information stating that the repair was completed. Requiring a company to list completed recalls provides an immediate and positive confirmation to the reader. TC believes that since a company would be required to display all outstanding safety recalls, displaying completed recalls should require little more than minor programming changes to display the status as completed, rather than remove the recall completely. TC also believes it is in the owner's best interest to know of any precautions that they can take to minimize the safety risk until the vehicle is repaired. Lastly, the proposed Regulations would require

2. Même si le régime des États-Unis réglemente seulement les entreprises de véhicules légers à volume élevé, la proposition réglementaire actuelle comprend d'autres entreprises (à faible volume) qui donnent des rappels, mais les obligerait à se conformer à une exigence moins importante;
3. Le Canada réglemente des catégories désignées de véhicules supplémentaires qui ne sont pas réglementées par la NHTSA (comme les véhicules à usage restreint et les motoneiges), qui seraient incluses;
4. Certains des renseignements requis dans le service de recherche canadien axé sur le NIV seraient différents de ceux du système des États-Unis.

L'exigence que les renseignements soient disponibles dans les deux langues officielles fait partie de la *Loi sur les langues officielles*. Les modifications proposées réglementeraient les entreprises de véhicules à volume élevé, ainsi que toutes les autres entreprises, afin que les propriétaires et les personnes visées par règlement puissent accéder aux renseignements de rappel plus rapidement sur le site Web d'une entreprise. Les plus petites entreprises de véhicules automobiles et les entreprises d'équipement de véhicules automobiles (non désignées) seraient obligées de publier sur leur site Web les renseignements qui sont actuellement envoyés par la poste aux propriétaires, alors que les entreprises de véhicule à volume élevé (désignées) devraient créer un outil de recherche du NIV.

La LSA réglemente des catégories désignées de véhicules supplémentaires autres que celles qui sont réglementées au niveau fédéral par la NHTSA, notamment certains véhicules tout-terrain comme les motoneiges et les véhicules à usage restreint. Aux États-Unis, les véhicules tout-terrain sont réglementés par la Consumer Product Safety Commission, qui ne partage pas les exigences de rappel de sécurité de la NHTSA.

Dans certains cas, les exigences proposées pour l'outil du NIV canadien seraient différentes des exigences existantes de l'outil du NIV des États-Unis. TC croit que ces exigences supplémentaires ne représenteraient pas un fardeau important pour les entreprises et fournirait aux propriétaires les renseignements et les outils nécessaires pour réduire les dangers potentiels des problèmes de sécurité en suspens. Par exemple, TC croit qu'il est important pour l'outil du NIV d'indiquer si le NIV n'est pas reconnu par l'entreprise et d'inclure les renseignements déclarant que la réparation a été effectuée. Le fait d'obliger une entreprise à énumérer les rappels effectués fournit une confirmation immédiate et positive au lecteur. TC croit que puisqu'une entreprise serait obligée d'afficher tous les rappels de sécurité en suspens, le fait d'afficher les rappels effectués nécessiterait seulement quelques changements mineurs de programmation pour afficher l'état comme étant effectué, plutôt que de retirer le rappel complètement. TC croit aussi qu'il est dans l'intérêt du propriétaire de connaître toutes les précautions qu'il pourrait prendre

companies to provide contact information on their website to facilitate reporting a suspected safety issue.

The proposed amendments are not covered under the current Regulatory Cooperation Council Motor Vehicles Working Group work plans. Nonetheless, TC's Multi-Modal and Road Safety Programs Directorate engages in dialogue and cooperation with the NHTSA on automotive safety. Discussions related to these proposed amendments took place with the respective programs at NHTSA, and the latter is supportive of the Canadian regulatory amendments.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment process was followed for this proposal and a sustainable transportation assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of this proposal. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy.

#### *Gender-based analysis plus*

This regulatory proposal is not expected to have differential impacts on Canadians based on factors such as gender, race, ethnicity, sexuality, disability status, age, etc. The proposed amendments are expected to benefit Canadians in general since they would add a way for people to access safety recall information in a faster and more convenient manner for affected vehicles and vehicle equipment, while still maintaining the existing requirements to be informed of safety recalls in the form of written notification. Canadians who do not have reliable access to the Internet (e.g. due to factors such as income or where they live) or who do not typically seek out information online are less likely to benefit from these changes than other Canadians. However, they will not be adversely affected by this proposal since the existing means of communicating safety recall information would still be maintained.

TC has evaluated feedback received from the public and stakeholders on the LTT platform with regard to the proposal to introduce a VIN Tool. There were no concerns raised by the industry stakeholders or the public related to gender-based analysis plus.

pour minimiser le risque à la sécurité du véhicule jusqu'à ce que le véhicule soit réparé. Finalement, le règlement proposé exigerait que les entreprises fournissent des coordonnées sur leurs sites Web pour faciliter le rapport d'un problème de sécurité soupçonné.

Les modifications proposées ne sont pas couvertes dans le cadre des plans de travail actuels du Groupe de travail du Conseil de coopération en matière de réglementation des véhicules automobiles. Néanmoins, la Direction générale des programmes multimodaux et de sécurité routière de TC discute et coopère avec la NHTSA en ce qui a trait à la sécurité automobile. Des discussions ayant trait à ces modifications proposées ont eu lieu avec les programmes respectifs de la NHTSA, et cette dernière appuie les modifications réglementaires canadiennes.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, et à l'Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de TC de 2013, le processus d'évaluation environnementale stratégique a été suivi pour cette proposition et une évaluation du transport durable a été effectuée. Aucun effet environnemental important n'est prévu en raison de cette proposition. L'évaluation a tenu compte des effets potentiels aux buts environnementaux et aux cibles de la Stratégie fédérale du développement durable.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Cette proposition réglementaire ne devrait pas avoir de conséquences différentes selon des facteurs comme le sexe, la race, l'ethnicité, la sexualité, la situation de handicap, l'âge, etc. Les modifications proposées devraient profiter à tous les Canadiens en général puisqu'elles ajouteraient une nouvelle façon pour les personnes d'accéder aux renseignements de rappels de sécurité d'une manière plus rapide et plus pratique pour les véhicules et l'équipement de véhicule touchés tout en maintenant les exigences existantes pour être informés des rappels de sécurité sous forme d'avis écrit. Les Canadiens qui n'ont pas d'accès fiable à Internet (par exemple en raison de facteurs comme le revenu ou l'endroit où ils vivent) ou qui ne cherchent habituellement pas des renseignements en ligne profiteront probablement moins de ces changements que d'autres Canadiens. Toutefois, ils ne seront pas touchés de façon défavorable par cette proposition puisque le moyen existant de communiquer les renseignements de rappels de sécurité serait maintenu.

TC a évalué la rétroaction reçue du public et des intervenants sur la plateforme Parlons transport en ce qui a trait à la proposition pour introduire un outil du NIV. Aucune préoccupation n'a été soulevée par les intervenants de l'industrie ou le public à propos de l'analyse comparative entre les sexes plus.

## **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The proposed amendments would come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II, with the exception of requirements for non-designated companies, which would come into force 180 days after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Currently, no companies have been designated by the Minister under the MVSA. TC plans to designate companies after the proposed amendments come into force. Companies that are designated by the Minister would be required to comply with the VIN Tool and website publication requirements within one year from the date that they are informed of their designation. Non-designated companies would be required to comply with the Regulations 180 days after the *Canada Gazette*, Part II, publication.

Companies are responsible for ensuring compliance with the requirements of the MVSA and its regulations. TC intends to conduct audit inspections of information published by companies to verify compliance with the proposed requirements. TC would ensure that notices of defect and non-compliance published online contain, at a minimum, the information required by the MVSR, and that companies act in accordance with timelines specified by the Regulations. TC would also closely monitor public complaints and may undertake detailed inspections upon receiving information highlighting potential contraventions.

Under the authority of the MVSA, designated inspectors may make written requests for records and/or enter a place believed on reasonable grounds to contain records related to a vehicle or equipment, with a view to verifying compliance with statutory and regulatory requirements. When a violation is detected, TC uses a graduated approach to enforcement. As is detailed in TC's oversight policy, tools such as warnings, prosecutions, or revocations can be used to address violations. In all cases, the enforcement response taken by TC would continue to be tailored to achieve both compliance and deterrence.

### **Contact**

Denis Brault  
Senior Regulatory Development Engineer  
Multi-Modal and Road Safety Programs  
Transport Canada  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca](mailto:RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca)

## **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Les modifications proposées entreraient en vigueur le jour où elles seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, à l'exception des exigences pour les entreprises non désignées qui entreraient en vigueur 180 jours après le jour où ce règlement sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Actuellement, aucune entreprise n'a été désignée par le ministre au titre de la LSA. TC prévoit de désigner des entreprises après que les modifications proposées entrent en vigueur. Les entreprises qui sont désignées par le ministre devraient se conformer aux exigences d'outil du NIV et de publication sur le site Web dans l'année qui suit la date à laquelle elles ont été informées de leur désignation. Les entreprises non désignées seraient tenues de se conformer au Règlement 180 jours après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les entreprises ont la responsabilité de s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de la LSA et de ses règlements. TC à l'intention d'effectuer des inspections de vérification des renseignements publiés par les entreprises afin de vérifier la conformité aux exigences proposées. TC s'assurerait que les avis de défaut et de non-conformité publiés en ligne contiennent au minimum les renseignements requis par le RSVA, et que les entreprises agissent conformément aux échéances précisées par le Règlement. TC surveillerait aussi étroitement les plaintes du public et pourrait entreprendre des inspections détaillées à la réception de renseignements soulignant des contraventions potentielles.

En vertu de la LSA, les inspecteurs désignés pourront faire des demandes par écrit pour des dossiers et/ou entrer à un endroit qui est soupçonné pour des motifs raisonnables de contenir des dossiers relatifs à un véhicule ou un équipement, dans le but de vérifier sa conformité aux exigences législatives et réglementaires. Lorsqu'une violation est décelée, TC utilise une approche progressive pour l'application de la loi. Comme indiqué en détail dans la politique de surveillance de TC, les outils comme les avertissements, les poursuites ou les révocations peuvent être utilisés pour répondre aux violations. Dans tous les cas, la mesure d'application prise par TC serait toujours personnalisée pour atteindre la conformité et la dissuasion.

### **Personne-ressource**

Denis Brault  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
Programmes de transport multimodal et de sécurité routière  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca](mailto:RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca)

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act (Recall Information)* under subsections 10(1)<sup>a</sup> and 10.1(1)<sup>b</sup>, section 10.3<sup>c</sup> and subsection 11(1)<sup>d</sup> of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>e</sup>.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Denis Brault, Senior Regulatory Development Engineer, Standards and Regulations, Multi-Modal and Road Safety Programs, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: [RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca](mailto:RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca)).

Ottawa, June 8, 2023

Wendy Nixon  
Assistant Clerk of the Privy Council

**Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act (Recall Information)**

## Amendments

### Motor Vehicle Safety Regulations

**1 (1) Paragraph 15(9)(b) of the French version of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**b)** pour chaque véhicule susceptible d'avoir le défaut, la marque, le modèle, l'année de modèle, le numéro d'identification du véhicule et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 20, s. 221(1)

<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 20, s. 222

<sup>c</sup> S.C. 2018, c. 2, s. 9

<sup>d</sup> S.C. 2014, c. 20, s. 223(1)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038; SOR/2020-22, s. 1

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 10(1)<sup>a</sup> et 10.1(1)<sup>b</sup>, de l'article 10.3<sup>c</sup> et du paragraphe 11(1)<sup>d</sup> de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>e</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (renseignements sur les rappels)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Denis Brault, ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation, Normes et règlements, Programmes de transport multimodal et de sécurité routière, ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : [RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca](mailto:RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca)).

Ottawa, le 8 juin 2023

La greffière adjointe du Conseil privé  
Wendy Nixon

**Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (renseignements sur les rappels)**

## Modifications

### Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

**1 (1) L'alinéa 15(9)(b) de la version française du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**b)** pour chaque véhicule susceptible d'avoir le défaut, la marque, le modèle, l'année de modèle, le numéro d'identification du véhicule et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 20, par. 221(1)

<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 20, art. 222

<sup>c</sup> L.C. 2018, ch. 2, art. 9

<sup>d</sup> L.C. 2014, ch. 20, par. 223(1)

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038; DORS/2020-22, art. 1

**(2) Subsection 15(10) of the Regulations is replaced by the following:**

**(10)** The company is not required to provide to the prescribed person the vehicle identification number required under paragraph (9)(b) if

**(a)** the vehicle identification number is published on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market with the number, title or other identification that is assigned by the company to the associated notice of defect; or

**(b)** the information contained in the notice of defect is published in accordance with section 15.05.

**2 (1) Paragraph 15.01(9)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**b)** pour chaque véhicule susceptible d'être non conforme, la marque, le modèle, l'année de modèle, le numéro d'identification du véhicule et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;

**(2) Subsection 15.01(10) of the Regulations is replaced by the following:**

**(10)** The company is not required to provide to the prescribed person the vehicle identification number required under paragraph (9)(b) if

**(a)** the vehicle identification number is published on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market with the number, title or other identification that is assigned by the company to the associated notice of defect; or

**(b)** the information contained in the notice of defect is published in accordance with section 15.05.

**3 Paragraph 15.02(1)(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**f)** le numéro d'identification du véhicule de chaque véhicule susceptible d'avoir le défaut ou d'être non conforme, à moins que ces renseignements soient transmis au ministre en application de l'alinéa (3)a) ou soient affichés conformément aux paragraphes 15(10) ou 15.01(10).

**4 The Regulations are amended by adding the following after section 15.03:**

15.04 [Reserved]

**(2) Le paragraphe 15(10) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(10)** L'entreprise n'est pas tenue de fournir à la personne visée le numéro d'identification du véhicule exigé par l'alinéa (9)b) dans l'un ou l'autre des cas suivants :

**a)** le numéro d'identification du véhicule est affiché sur le site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, avec le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis de défaut qui y est associé;

**b)** les renseignements contenus dans l'avis sont publiés conformément à l'article 15.05.

**2 (1) L'alinéa 15.01(9)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** pour chaque véhicule susceptible d'être non conforme, la marque, le modèle, l'année de modèle, le numéro d'identification du véhicule et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;

**(2) Le paragraphe 15.01(10) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(10)** L'entreprise n'est pas tenue de fournir à la personne visée le numéro d'identification du véhicule exigé par l'alinéa (9)b) dans l'un ou l'autre des cas suivants :

**a)** le numéro d'identification du véhicule est affiché sur le site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, avec le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis de non-conformité qui y est associé;

**b)** les renseignements contenus dans l'avis sont publiés conformément à l'article 15.05.

**3 L'alinéa 15.02(1)f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**f)** le numéro d'identification du véhicule de chaque véhicule susceptible d'avoir le défaut ou d'être non conforme, à moins que ces renseignements soient transmis au ministre en application de l'alinéa (3)a) ou soient affichés conformément aux paragraphes 15(10) ou 15.01(10).

**4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15.03, de ce qui suit :**

15.04 [Réservé]

## Publication of Information by Designated Companies

**15.05 (1)** A company that is designated by the Minister and that gives a notice of defect or non-compliance to the Minister under subsection 10(1) or 10.1(1) of the Act must make the following information available, in both official languages, on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market, via a search tool that provides access to the information by carrying out a search by vehicle identification number:

- (a)** the date on which the notice was given to the Minister;
- (b)** the make, model and model year of the vehicle;
- (c)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice;
- (d)** the motor vehicle safety recall number that is issued by the Department of Transport;
- (e)** if the corrective measures in respect of a defect or non-compliance have not been implemented
  - (i)** a description of
    - (A)** the nature of the defect, including the causes, and the location of the defect, or
    - (B)** the non-compliance, including the causes,
  - (ii)** a description of the safety risk to persons arising from the defect or non-compliance,
  - (iii)** a statement that the defect or non-compliance could cause a crash, if applicable,
  - (iv)** if the defect or non-compliance is not likely to cause a crash, the type of injury that may result from the defect or non-compliance,
  - (v)** a description of the corrective measures to be taken in respect of the defect or non-compliance and how they are to be implemented,
  - (vi)** any precautions that may be taken to minimize the safety risk until the corrective measures are implemented, and
  - (vii)** a statement that the parts and facilities that are necessary to correct the defect or non-compliance are available or, if they are not, the earliest date by which they are expected to be available;
- (f)** if the corrective measures in respect of a defect or non-compliance have been implemented
  - (i)** the information referred to in subparagraphs (e)(i) and (v), and

## Publication de renseignements par les entreprises désignées

**15.05 (1)** L'entreprise qui est désignée par le ministre et qui lui donne un avis de défaut ou de non-conformité au titre des paragraphes 10(1) ou 10.1(1) de la Loi rend accessibles, sur le site Web qu'elle utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, les renseignements ci-après, dans les deux langues officielles, au moyen d'un outil de recherche permettant d'y accéder au terme d'une recherche par numéro d'identification du véhicule :

- a)** la date à laquelle l'avis a été donné au ministre;
- b)** la marque, le modèle et l'année de modèle du véhicule;
- c)** le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis;
- d)** le numéro du rappel de sécurité automobile attribué par le ministère des Transports;
- e)** dans le cas d'un défaut ou d'une non-conformité pour lesquels des mesures correctives n'ont pas été mises en œuvre :
  - (i)** une description, selon le cas :
    - (A)** de la nature du défaut, y compris ses causes, et de l'endroit où il se trouve,
    - (B)** de la non-conformité, y compris ses causes,
  - (ii)** une description du risque pour la sécurité humaine qui découle du défaut ou de la non-conformité,
  - (iii)** la mention que le défaut ou la non-conformité pourrait causer une collision, le cas échéant,
  - (iv)** si le défaut ou la non-conformité ne sont pas de nature à causer une collision, le type de blessure qu'ils peuvent causer,
  - (v)** une description des mesures correctives à prendre à l'égard du défaut ou de la non-conformité et la façon de les mettre en œuvre,
  - (vi)** les précautions qui peuvent être prises pour réduire au minimum le risque pour la sécurité jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre,
  - (vii)** une mention selon laquelle les pièces et les installations nécessaires à la correction du défaut ou de la non-conformité sont disponibles ou, si elles ne le sont pas, la date à laquelle elles devraient au plus tôt être disponibles;

**(ii)** a statement that the corrective measures have been implemented;

**(g)** if applicable, a statement indicating that information in respect of notices given before a specified date is not available on the website and how to obtain the information;

**(h)** on each web page where the information referred to in paragraphs (a) to (g) is displayed

**(i)** the contact information of the person at the company or at an automobile dealership who can be contacted for any questions related to a notice,

**(ii)** how a person can report a potential safety concern relating to a vehicle,

**(iii)** how a person can inform the company of a transfer of ownership of a vehicle or a change of address, and

**(iv)** the date on which the information was last updated.

**(2)** The information referred to in subparagraphs (1)(h)(i) to (iii) must also be displayed on the web page containing the search tool.

**(3)** The company must publish the information referred to in subsection (1) as soon as feasible, but not later than 30 days after the day on which the company gives the notice to the Minister, and must update the information within seven days after any change is made.

**(4)** Despite subsection (3), if the information referred to in subparagraph (1)(e)(v) or (vii) is not available on the day on which it is to be published, the company must publish the information within seven days after it becomes available.

**(5)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) remains available on the website for at least 15 years beginning on the day on which the company gives the notice of defect or non-compliance to the Minister.

**(6)** If a search by vehicle identification number is carried out and the vehicle identification number is not associated with any notice of defect or non-compliance that is available on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market,

**f)** dans le cas d'un défaut ou d'une non-conformité pour lesquels des mesures correctives ont été mises en œuvre :

**(i)** les renseignements prévus aux sous-alinéas e)(i) et (v),

**(ii)** une mention que les mesures correctives ont été mises en œuvre;

**g)** une mention selon laquelle les renseignements concernant les avis donnés avant la date précisée ne sont pas disponibles sur le site Web, le cas échéant, et la façon de les obtenir;

**h)** les renseignements ci-après, sur chaque page où les renseignements prévus aux alinéas a) à g) sont affichés :

**(i)** les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise ou du concessionnaire d'automobiles pour toute question liée à un avis,

**(ii)** la façon dont une personne peut signaler une préoccupation concernant la sécurité d'un véhicule,

**(iii)** la façon dont une personne peut informer l'entreprise d'un transfert de propriété d'un véhicule ou d'un changement d'adresse,

**(iv)** la date de la dernière mise à jour des renseignements.

**(2)** Les renseignements prévus aux sous-alinéas (1)h)(i) à (iii) figurent également sur la page Web contenant l'outil de recherche.

**(3)** L'entreprise publie les renseignements prévus au paragraphe (1) le plus tôt possible, mais au plus tard trente jours après la date à laquelle elle a donné l'avis au ministre, et met à jour les renseignements dans les sept jours suivant toute modification.

**(4)** Malgré le paragraphe (3), dans le cas où les renseignements prévus aux sous-alinéas (1)e)(v) ou (vii) ne sont pas disponibles à la date à laquelle ils doivent être publiés, l'entreprise les publie dans les sept jours suivant leur disponibilité.

**(5)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) demeurent accessibles sur le site Web pendant au moins quinze ans à compter de la date à laquelle elle a donné l'avis de défaut ou de non-conformité au ministre.

**(6)** Lorsqu'une recherche relativement à un numéro d'identification du véhicule est effectuée et que le numéro d'identification du véhicule n'est associé à aucun avis de défaut ou de non-conformité disponible sur le site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements

the company must ensure that a statement to that effect, as well as the following information, is displayed:

- (a)** the make, model and model year of the vehicle;
- (b)** if applicable, a statement indicating that information in respect of notices given before a specified date is not available on the website and how to obtain the information;
- (c)** the contact information of the person at the company who can be contacted for more information;
- (d)** how a person can report a potential safety concern relating to a vehicle;
- (e)** how a person can inform the company of a transfer of ownership of a vehicle or a change of address;
- (f)** the date on which the information referred to in subsection (1) was last updated.

**(7)** If the vehicle identification number is not recognized by the search tool, the company must ensure that a statement to that effect, as well as the contact information of the person at the company who can be contacted for more information, is displayed.

**(8)** The company must ensure that the search tool is available either on the homepage of the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market or by way of a hyperlink that contains the word “Recall” or “Recalls”, written in any combination of upper and lower case letters, and that is prominently displayed on that homepage.

**(9)** The company must ensure that the information referred to in subsections (1), (6) and (7) is

**(a)** available free of charge and with no requirement to register or to provide any information other than the vehicle identification number; and

**(b)** displayed before any other information on the search tool results page.

**(10)** This section applies to a company one year after the day on which it is designated by the Minister, but it does not apply if the requirements of the section have been met by another company that manufactured, sold or imported the vehicle.

destinés au marché canadien, l'entreprise veille à ce qu'un énoncé à cet effet, de même que les renseignements ci-après, s'affichent :

**a)** la marque, le modèle et l'année de modèle du véhicule;

**b)** une mention selon laquelle les renseignements concernant les avis donnés avant la date précisée ne sont pas disponibles sur le site Web, le cas échéant, et la façon de les obtenir;

**c)** les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise pour obtenir de plus amples renseignements;

**d)** la façon dont une personne peut signaler une préoccupation concernant la sécurité d'un véhicule;

**e)** la façon dont une personne peut informer l'entreprise d'un transfert de propriété d'un véhicule ou d'un changement d'adresse;

**f)** la date de la dernière mise à jour des renseignements prévus au paragraphe (1).

**(7)** Lorsque l'outil de recherche ne reconnaît pas le numéro d'identification du véhicule, l'entreprise veille à ce qu'un énoncé à cet effet, de même que les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise pour obtenir de plus amples renseignements, s'affichent.

**(8)** L'entreprise veille à ce que l'outil de recherche soit accessible sur la page d'accueil du site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, ou par un hyperlien bien visible sur cette page et contenant les mots « Rappel » ou « Rap-pels » écrits en lettres majuscules ou minuscules, ou les deux.

**(9)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus aux paragraphes (1), (6) et (7) soient, à la fois :

**a)** accessibles gratuitement et sans obligation de s'inscrire ou de fournir des renseignements autres que le numéro d'identification du véhicule;

**b)** affichés avant tout autre renseignement sur la page de résultats de l'outil de recherche.

**(10)** Le présent article s'applique à une entreprise un an après la date de sa désignation par le ministre mais il ne s'applique pas lorsqu'une autre entreprise qui a fabriqué, vendu ou importé le véhicule a respecté les exigences du présent article.



**5 The reference “15.04 [Reserved]” after section 15.03 of the Regulations is replaced by the following:**

## Publication of Information

**15.04 (1)** A company that gives a notice of defect or non-compliance to the Minister under subsection 10(1) or 10.1(1) of the Act must publish the following information, in both official languages, on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market:

- (a)** the date on which the notice was given to the Minister;
- (b)** the make, model and model year of the vehicles included in the notice;
- (c)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice;
- (d)** the motor vehicle safety recall number that is issued by the Department of Transport;
- (e)** a description of
  - (i)** the nature of the defect, including the causes, and the location of the defect, or
  - (ii)** the non-compliance, including the causes;
- (f)** a description of the safety risk to persons arising from the defect or non-compliance;
- (g)** a statement that the defect or non-compliance could cause a crash, if applicable;
- (h)** if the defect or non-compliance is not likely to cause a crash, the type of injury that may result from the defect or non-compliance;
- (i)** a description of the corrective measures to be taken in respect of the defect or non-compliance and how they are to be implemented;
- (j)** any precautions that may be taken to minimize the safety risk until the corrective measures are implemented;
- (k)** a statement that the parts and facilities that are necessary to correct the defect or non-compliance are available or, if they are not, the earliest date by which they are expected to be available;
- (l)** if applicable, a statement indicating that information in respect of notices given before a specified date is not available on the website and how to obtain the information;

**5 La mention « 15.04 [Réservé] » qui suit l'article 15.03 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

## Publication de renseignements

**15.04 (1)** L'entreprise qui donne un avis de défaut ou de non-conformité au ministre au titre des paragraphes 10(1) ou 10.1(1) de la Loi publie, sur le site Web qu'elle utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, les renseignements ci-après, dans les deux langues officielles :

- a)** la date à laquelle l'avis a été donné au ministre;
- b)** la marque, le modèle et l'année de modèle des véhicules visés par l'avis;
- c)** le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis;
- d)** le numéro du rappel de sécurité automobile attribué par le ministère des Transports;
- e)** une description, selon le cas :
  - (i)** de la nature du défaut, y compris ses causes, et de l'endroit où il se trouve,
  - (ii)** de la non-conformité, y compris ses causes;
- f)** une description du risque pour la sécurité humaine qui découle du défaut ou de la non-conformité;
- g)** la mention que le défaut ou la non-conformité pourrait causer une collision, le cas échéant;
- h)** si le défaut ou la non-conformité ne sont pas de nature à causer une collision, le type de blessure qu'ils peuvent causer;
- i)** une description des mesures correctives à prendre à l'égard du défaut ou de la non-conformité et la façon de les mettre en œuvre;
- j)** les précautions qui peuvent être prises pour réduire au minimum le risque pour la sécurité jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre;
- k)** une mention selon laquelle les pièces et les installations nécessaires à la correction du défaut ou de la non-conformité sont disponibles ou, si elles ne le sont pas, la date à laquelle elles devraient au plus tôt être disponibles;
- l)** une mention selon laquelle les renseignements concernant les avis donnés avant la date précisée ne sont pas disponibles sur le site Web, le cas échéant, et la façon de les obtenir;

**(m)** on each web page where the information referred to in paragraphs (a) to (l) is displayed

**(i)** the contact information of the person at the company or at an automobile dealership who can be contacted for any questions related to the notice,

**(ii)** how a person can report a potential safety concern relating to a vehicle,

**(iii)** how a person can inform the company of a transfer of ownership of a vehicle or a change of address, and

**(iv)** the date on which the information was last updated.

**(2)** The company must publish the information referred to in subsection (1) as soon as feasible, but not later than 10 days after the day on which the company gives the notice to the Minister, and must update the information within seven days after any change is made.

**(3)** Despite subsection (2), if the information referred to in paragraph (1)(d), (i) or (k) is not available on the day on which it is to be published, the company must publish the information within seven days after it becomes available.

**(4)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) remains available on the website for at least 15 years beginning on the day on which the company gives the notice of defect or non-compliance to the Minister.

**(5)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) is available

**(a)** free of charge and with no requirement to register or to provide any information; and

**(b)** either on the homepage of the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market or by way of a hyperlink that contains the word “Recall” or “Recalls”, written in any combination of upper and lower case letters, and that is prominently displayed on that homepage.

**(6)** A company is not required to meet the requirements of this section if

**(a)** they have been met by another company that manufactured, sold or imported the vehicle;

**(b)** the company has been designated by the Minister;

**(c)** the company meets the requirements of section 15.05; or

**(d)** the company does not have a website to communicate information directed at the Canadian market.

**m)** les renseignements ci-après, sur chaque page où les renseignements prévus aux alinéas a) à l) sont affichés :

**(i)** les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise ou du concessionnaire d'automobiles pour toute question liée à l'avis,

**(ii)** la façon dont une personne peut signaler une préoccupation concernant la sécurité d'un véhicule,

**(iii)** la façon dont une personne peut informer l'entreprise d'un transfert de propriété d'un véhicule ou d'un changement d'adresse,

**(iv)** la date de la dernière mise à jour des renseignements.

**(2)** L'entreprise publie les renseignements prévus au paragraphe (1) le plus tôt possible, mais au plus tard dix jours après la date à laquelle elle a donné l'avis au ministre, et met à jour les renseignements dans les sept jours suivant toute modification.

**(3)** Malgré le paragraphe (2), dans le cas où les renseignements prévus aux alinéas (1)d), i) ou k) ne sont pas disponibles à la date à laquelle ils doivent être publiés, l'entreprise les publie dans les sept jours suivant leur disponibilité.

**(4)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) demeurent accessibles sur le site Web pendant au moins quinze ans à compter de la date à laquelle elle a donné l'avis de défaut ou de non-conformité au ministre.

**(5)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) soient accessibles, à la fois :

**a)** gratuitement et sans obligation de s'inscrire ou de fournir des renseignements;

**b)** sur la page d'accueil du site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, ou par un hyperlien bien visible sur cette page et contenant les mots « Rappel » ou « Rappels » écrits en lettres majuscules ou minuscules, ou les deux.

**(6)** L'entreprise n'est pas tenue de satisfaire aux exigences du présent article si, selon le cas :

**a)** une autre entreprise qui a fabriqué, vendu ou importé le véhicule les a respectées;

**b)** l'entreprise a été désignée par le ministre;

**c)** l'entreprise satisfait aux exigences de l'article 15.05;

**d)** l'entreprise n'a pas de site Web pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien.

## Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations

**6 The Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Seats Safety Regulations<sup>2</sup> are amended by adding the following after section 110.03:**

### Publication of Information

#### Information on website

**110.04 (1)** A company that gives a notice of defect or non-compliance to the Minister under subsection 10(1) or 10.1(1) of the Act must publish the following information, in both official languages, on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market:

- (a)** the date on which the notice was given to the Minister;
- (b)** the model name and number of the restraint systems or booster seats included in the notice and any other information that is necessary to permit their identification;
- (c)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice;
- (d)** the motor vehicle safety recall number that is issued by the Department of Transport;
- (e)** a description of
  - (i)** the nature of the defect, including the causes, and the location of the defect, or
  - (ii)** the non-compliance, including the causes;
- (f)** a description of the safety risk to persons arising from the defect or non-compliance;
- (g)** the type of injury that may result from the defect or non-compliance;
- (h)** a description of the corrective measures to be taken in respect of the defect or non-compliance and how they are to be implemented;
- (i)** any precautions that may be taken to minimize the safety risk until the corrective measures are implemented;
- (j)** a statement that the parts and facilities that are necessary to correct the defect or non-compliance are

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

**6 Le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles)<sup>2</sup> est modifié par adjonction, après l'article 110.03, de ce qui suit :**

### Publication de renseignements

#### Renseignements sur le site Web

**110.04 (1)** L'entreprise qui donne un avis de défaut ou de non-conformité au ministre au titre des paragraphes 10(1) ou 10.1(1) de la Loi publie, sur le site Web qu'elle utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, les renseignements ci-après dans les deux langues officielles :

- a)** la date à laquelle l'avis a été donné au ministre;
- b)** le nom et le numéro du modèle des ensembles de retenue ou des sièges d'appoint visés par l'avis et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;
- c)** le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis;
- d)** le numéro du rappel de sécurité automobile attribué par le ministère des Transports;
- e)** une description, selon le cas :
  - (i)** de la nature du défaut, y compris ses causes, et de l'endroit où il se trouve,
  - (ii)** de la non-conformité, y compris ses causes;
- f)** une description du risque pour la sécurité humaine qui découle du défaut ou de la non-conformité;
- g)** le type de blessure que le défaut ou la non-conformité peuvent causer;
- h)** une description des mesures correctives à prendre à l'égard du défaut ou de la non-conformité et la façon de les mettre en œuvre;
- i)** les précautions qui peuvent être prises pour réduire au minimum le risque pour la sécurité jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre;
- j)** une mention selon laquelle les pièces et les installations nécessaires à la correction du défaut ou de la non-conformité sont disponibles ou, si elles ne le sont pas,

<sup>2</sup> SOR/2010-90

<sup>2</sup> DORS/2010-90

available or, if they are not, the earliest date by which they are expected to be available;

**(k)** if applicable, a statement indicating that information in respect of notices given before a specified date is not available on the website and how to obtain the information;

**(l)** on each web page where the information referred to in paragraphs (a) to (k) is displayed

**(i)** the contact information of the person at the company who can be contacted for any questions related to the notice,

**(ii)** how a person can report a potential safety concern relating to a restraint system or booster seat,

**(iii)** how a person can inform the company of a transfer of ownership of a restraint system or booster seat or a change of address, and

**(iv)** the date on which the information was last updated.

#### **Date of publication**

**(2)** The company must publish the information referred to in subsection (1) as soon as feasible, but not later than 10 days after the day on which the company gives the notice to the Minister, and must update the information within seven days after any change is made.

#### **Exception**

**(3)** Despite subsection (2), if the information referred to in paragraph (1)(d), (h) or (j) is not available on the day on which it is to be published, the company must publish the information within seven days after it becomes available.

#### **Minimum period of availability of information**

**(4)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) remains available on the website for at least 10 years beginning on the day on which the company gives the notice of defect or non-compliance to the Minister.

#### **Availability of information**

**(5)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) is available

**(a)** free of charge and with no requirement to register or to provide any information; and

**(b)** either on the homepage of the website that the company uses to communicate information directed at

la date à laquelle elles devraient au plus tôt être disponibles;

**k)** une mention selon laquelle les renseignements concernant les avis donnés avant la date précisée ne sont pas disponibles sur le site Web, le cas échéant, et la façon de les obtenir;

**l)** les renseignements ci-après, ajoutés sur chaque page où les renseignements prévus aux alinéas a) à k) sont affichés :

**(i)** les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise pour toute question liée à l'avis,

**(ii)** la façon dont une personne peut signaler une préoccupation concernant la sécurité d'un ensemble de retenue ou d'un siège d'appoint,

**(iii)** la façon dont une personne peut informer l'entreprise d'un transfert de propriété d'un ensemble de retenue ou d'un siège d'appoint ou d'un changement d'adresse,

**(iv)** la date de la dernière mise à jour des renseignements.

#### **Date de publication**

**(2)** L'entreprise publie les renseignements prévus au paragraphe (1) le plus tôt possible, mais au plus tard dix jours après la date à laquelle elle a donné l'avis au ministre, et met à jour les renseignements dans les sept jours suivant toute modification.

#### **Exception**

**(3)** Malgré le paragraphe (2), dans le cas où les renseignements prévus aux alinéas (1)d), h) ou j) ne sont pas disponibles à la date à laquelle ils doivent être publiés, l'entreprise les publie dans les sept jours suivant leur disponibilité.

#### **Période minimale d'accessibilité des renseignements**

**(4)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) demeurent accessibles sur le site Web pendant au moins dix ans à compter de la date à laquelle elle a donné l'avis de défaut ou de non-conformité au ministre.

#### **Accessibilité des renseignements**

**(5)** L'entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) soient accessibles, à la fois :

**a)** gratuitement et sans obligation de s'inscrire ou de fournir des renseignements;

**b)** sur la page d'accueil du site Web que l'entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés

the Canadian market or by way of a hyperlink that contains the word “Recall” or “Recalls”, written in any combination of upper and lower case letters, and that is prominently displayed on that homepage.

#### Exception

**(6)** A company is not required to meet the requirements of this section if

- (a)** they have been met by another company that manufactured, sold or imported the restraint system or booster seat; or
- (b)** the company does not have a website to communicate information directed at the Canadian market.

## Motor Vehicle Tire Safety Regulations

**7 The Motor Vehicle Tire Safety Regulations<sup>3</sup> are amended by adding the following after section 13.03:**

### Publication of Information

#### Information on website

**13.04 (1)** A company that gives a notice of defect or non-compliance to the Minister under subsection 10(1) or 10.1(1) of the Act must publish the following information, in both official languages, on the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market:

- (a)** the date on which the notice was given to the Minister;
- (b)** the brand name, size designation, type and tire identification number of the tires included in the notice and any other information that is necessary to permit their identification;
- (c)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice;
- (d)** the motor vehicle safety recall number that is issued by the Department of Transport;
- (e)** a description of
  - (i)** the nature of the defect, including the causes, and the location of the defect, or
  - (ii)** the non-compliance, including the causes;
- (f)** a description of the safety risk to persons arising from the defect or non-compliance;

au marché canadien, ou par un hyperlien bien visible sur cette page et contenant les mots « Rappel » ou « Rappels » écrits en lettres majuscules ou minuscules, ou les deux.

#### Exception

**(6)** L'entreprise n'est pas tenue de satisfaire aux exigences du présent article si, selon le cas :

- a)** une autre entreprise qui a fabriqué, vendu ou importé l'ensemble de retenue ou le siège d'appoint les a respectées;
- b)** l'entreprise n'a pas de site Web pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien.

## Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

**7 Le Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile<sup>3</sup> est modifié par adjonction, après l'article 13.03, de ce qui suit :**

### Publication de renseignements

#### Renseignements sur le site Web

**13.04 (1)** L'entreprise qui donne un avis de défaut ou de non-conformité au ministre au titre des paragraphes 10(1) ou 10.1(1) de la Loi publie, sur le site Web qu'elle utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, les renseignements ci-après dans les deux langues officielles :

- a)** la date à laquelle l'avis a été donné au ministre;
- b)** la marque, la désignation des dimensions, le type et le numéro d'identification des pneus visés par l'avis et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;
- c)** le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribué par l'entreprise à l'avis;
- d)** le numéro du rappel de sécurité automobile attribué par le ministère des Transports;
- e)** une description, selon le cas :
  - (i)** de la nature du défaut, y compris ses causes, et de l'endroit où il se trouve,
  - (ii)** de la non-conformité, y compris ses causes;
- f)** une description du risque pour la sécurité humaine qui découle du défaut ou de la non-conformité;

<sup>3</sup> SOR/2013-198

<sup>3</sup> DORS/2013-198

**(g)** a statement that the defect or non-compliance could cause a crash, if applicable;

**(h)** if the defect or non-compliance is not likely to cause a crash, the type of injury that may result from the defect or non-compliance;

**(i)** a description of the corrective measures to be taken in respect of the defect or non-compliance and how they are to be implemented;

**(j)** any precautions that may be taken to minimize the safety risk until the corrective measures are implemented;

**(k)** a statement that the parts and facilities that are necessary to correct the defect or non-compliance are available or, if they are not, the earliest date by which they are expected to be available;

**(l)** if applicable, a statement indicating that information in respect of notices given before a specified date is not available on the website and how to obtain the information;

**(m)** on each web page where the information referred to in paragraphs (a) to (l) is displayed

**(i)** the contact information of the person at the company who can be contacted for any questions related to the notice,

**(ii)** how a person can report a potential safety concern relating to a tire,

**(iii)** how a person can inform the company of a transfer of ownership of a tire or a change of address, and

**(iv)** the date on which the information was last updated.

#### **Date of publication**

**(2)** The company must publish the information referred to in subsection (1) as soon as feasible, but not later than 10 days after the day on which the company gives the notice to the Minister, and must update the information within seven days after any change is made.

#### **Exception**

**(3)** Despite subsection (2), if the information referred to in paragraph (1)(d), (i) or (k) is not available on the day on which it is to be published, the company must publish the information within seven days after it becomes available.

**g)** la mention que le défaut ou la non-conformité pourrait causer une collision, le cas échéant;

**h)** si le défaut ou la non-conformité ne sont pas de nature à causer une collision, le type de blessure qu'ils peuvent causer;

**i)** une description des mesures correctives à prendre à l'égard du défaut ou de la non-conformité et la façon de les mettre en œuvre;

**j)** les précautions qui peuvent être prises pour réduire au minimum le risque pour la sécurité jusqu'à ce que les mesures correctives soient mises en œuvre;

**k)** une mention selon laquelle les pièces et les installations nécessaires à la correction du défaut ou de la non-conformité sont disponibles ou, si elles ne le sont pas, la date à laquelle elles devraient au plus tôt être disponibles;

**l)** une mention selon laquelle les renseignements concernant les avis donnés avant la date précisée ne sont pas disponibles sur le site Web, le cas échéant, et la façon de les obtenir;

**m)** les renseignements ci-après, sur chaque page où les renseignements prévus aux alinéas a) à l) sont affichés :

**(i)** les coordonnées de la personne-ressource à joindre au sein de l'entreprise pour toute question liée à l'avis,

**(ii)** la façon dont une personne peut signaler une préoccupation concernant la sécurité d'un pneu,

**(iii)** la façon dont une personne peut informer l'entreprise d'un transfert de propriété d'un pneu ou d'un changement d'adresse,

**(iv)** la date de la dernière mise à jour des renseignements.

#### **Date de publication**

**(2)** L'entreprise publie les renseignements prévus au paragraphe (1) le plus tôt possible, mais au plus tard dix jours après la date à laquelle elle a donné l'avis au ministre, et met à jour les renseignements dans les sept jours suivant toute modification.

#### **Exception**

**(3)** Malgré le paragraphe (2), dans le cas où les renseignements prévus aux alinéas (1)d), i) ou k) ne sont pas disponibles à la date à laquelle ils doivent être publiés, l'entreprise les publie dans les sept jours suivant leur disponibilité.

**Minimum period of availability of information**

**(4)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) remains available on the website for at least 10 years beginning on the day on which the company gives the notice of defect or non-compliance to the Minister.

**Availability of information**

**(5)** The company must ensure that the information referred to in subsection (1) is available

**(a)** free of charge and with no requirement to register or to provide any information; and

**(b)** either on the homepage of the website that the company uses to communicate information directed at the Canadian market or by way of a hyperlink that contains the word “Recall” or “Recalls”, written in any combination of upper and lower case letters, and that is prominently displayed on that homepage.

**Exception**

**(6)** A company is not required to meet the requirements of this section if

**(a)** they have been met by another company that manufactured, sold or imported the tire; or

**(b)** the company does not have a website to communicate information directed at the Canadian market.

**Coming Into Force**

**8 (1)** Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**(2)** Sections 5 to 7 come into force on the 180th day after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**Période minimale d’accessibilité des renseignements**

**(4)** L’entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) demeurent accessibles sur le site Web pendant au moins dix ans à compter de la date à laquelle elle a donné l’avis de défaut ou de non-conformité au ministre.

**Accessibilité des renseignements**

**(5)** L’entreprise veille à ce que les renseignements prévus au paragraphe (1) soient accessibles, à la fois :

**a)** gratuitement et sans obligation de s’inscrire ou de fournir des renseignements;

**b)** sur la page d’accueil du site Web que l’entreprise utilise pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien, ou par un hyperlien bien visible sur cette page et contenant les mots « Rappel » ou « Rappels » écrits en lettres majuscules ou minuscules, ou les deux.

**Exception**

**(6)** L’entreprise n’est pas tenue de satisfaire aux exigences du présent article si, selon le cas :

**a)** une autre entreprise qui a fabriqué, vendu ou importé le pneu les a respectées;

**b)** l’entreprise n’a pas de site Web pour communiquer les renseignements destinés au marché canadien.

**Entrée en vigueur**

**8 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

**(2)** Les articles 5 à 7 entrent en vigueur le cent quatre-vingtième jour suivant la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

### Statutory authority

*Canada Shipping Act, 2001*

### Sponsoring department

Department of Transport

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Issues

There are seven issues that will be addressed by this regulatory initiative — engine power limits, updating exemptions, technical requirements on signage, wake surfing restriction, new restrictions, designation authority and administrative corrections.

#### *Engine power limits*

Subsection 2(4) of the *Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations) imposes restrictions on engine power limits of power-driven vessels or vessels driven by electrical propulsion only for waters in public parks and controlled access bodies of water that are described in Schedule 4 of the Regulations. Many local authorities have pointed to the incoherence of Schedule 4 versus other restrictions. The criterion of “public parks and controlled access bodies of waters” greatly limits the scope of application for this type of restriction and is misaligned with the other restrictions available in the Regulations that are not limited by application to certain types of bodies of water. At present, many local authorities want to specify an engine power limit on a local body of water that is not within a public park or controlled access body of water and, because of the limited scope of application of subsection 2(4), have had to apply for another form of restriction. For example, many local authorities wishing to request a maximum engine power restriction have instead requested a speed limit because an engine power limit was not available as an option. Engine power limits are easier to enforce than speed limit restrictions because the latter requires active monitoring, the use of detection equipment that at times may not provide reliable and accurate readings, and the gathering and production of evidence. On the other hand, a restriction on engine power is easier to enforce because a simple visual inspection of the engine

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

### Fondement législatif

*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

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

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

Sept enjeux sont couverts par cette initiative de réglementation : la puissance motrice maximale, la mise à jour des exemptions, les exigences techniques relatives à la signalisation, les restrictions relatives au surf sur le sillage d'un bâtiment, les nouvelles restrictions, le pouvoir de désignation ainsi que les corrections administratives.

#### *Puissance motrice maximale*

Le paragraphe 2(4) du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (le Règlement) impose des restrictions sur la puissance motrice maximale des bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique utilisés dans les eaux de parcs publics et les étendues d'eau à accès contrôlé décrits à l'annexe 4 du Règlement. Le critère des « eaux de parcs publics et des étendues d'eau à accès contrôlé » limite considérablement le champ d'application de ce type de restriction et n'est pas en phase avec les autres restrictions prévues par le Règlement, qui ne sont pas limitées à certains types de plans d'eau. À l'heure actuelle, de nombreuses administrations locales souhaitent fixer une puissance motrice maximale sur les plans d'eau locaux qui ne se trouvent pas dans un parc public et, en raison du champ d'application limité du paragraphe 2(4), ont été contraintes de demander une autre forme de restriction. Par exemple, de nombreuses administrations locales qui souhaitaient imposer une puissance motrice maximale ont demandé à la place une limite de vitesse, puisqu'une limite de la puissance motrice n'était pas disponible en option. Les limites de puissance motrice sont plus faciles à appliquer que les limites de vitesse parce que ces dernières nécessitent une surveillance active, l'utilisation d'équipements de détection qui, parfois, peuvent ne pas fournir de lectures fiables et précises et la collecte et la production de preuves. D'autre part, une restriction sur la puissance motrice est



can confirm its power. For example, with such a restriction in place, any vessel equipped with an engine over 10 hp would not be permitted to be operated on the designated body of water.

### *Updating exemptions*

The Regulations currently exempt persons who hold a provincial fishing permit from vessel operation restrictions established on specific bodies of water (identified under Schedules 1 to 4). For example, a person who holds a provincial fishing permit may operate a power-driven vessel on bodies of water where such vessels are otherwise prohibited. However, under the Regulations, persons who hold a federal fishing permit are not explicitly listed as benefiting from the same exemption, even though they are undertaking the same activity. Although most of the waters listed in the Schedules [relevant to subsections 2(1) and 2(4)] require provincial fishing permits only, there are certain waters listed in the Schedules that are tidal (e.g. Tyee Pool) and are therefore subject to a federal fishing licence. Even though Transport Canada's (TC) policy has been to exempt federal licences from the restrictions, the exemption needs to be made explicit to ensure that persons with federal fishing licences can continue to benefit from the same rights as their counterparts with provincial fishing licences.

In addition, TC is seeking to include a regulatory exemption to specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to allow Indigenous peoples to exercise their existing rights as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. The rights of Indigenous peoples have always been protected under the Regulations; however, TC is proposing to add the wording in the Regulations for absolute clarity, and to avoid any confusion from a compliance perspective. This would formalize TC's current approach to exempt Indigenous peoples from these restrictions when they are exercising their rights.

### *Technical requirements on signage*

Sections 8 and 9 of the Regulations contain the technical requirements on signage. Because guidance around signage is embedded in the Regulations, updates require going through the regulatory process, which can be a lengthy process. Given how often updates to signage guidance may be needed, the regulatory process is not a practical or effective option: TC would need to propose amendments to the Regulations frequently to keep signage requirements up to date. As such, since 2018, TC has published signage guidance in a policy document, [TP 15400E](#). [TP 15400E](#) allows TC to revise and update signage guidance promptly as needed to ensure that relevant changes

plus facile à appliquer, car une simple inspection visuelle du moteur peut confirmer sa puissance. Par exemple, avec une telle restriction en place, tout bâtiment équipé d'un moteur de plus de 10 HP, ne serait pas autorisé à être exploité sur le plan d'eau désigné.

### *Mise à jour des exemptions*

Le Règlement exempte présentement les personnes titulaires d'un permis de pêche provincial des restrictions d'exploitation de bâtiments établies sur des plans d'eau précis (indiqués aux annexes 1 à 4). Par exemple, une personne qui détient un permis de pêche provincial peut conduire un bâtiment à moteur sur des plans d'eau lorsque de tels bâtiments sont autrement interdits. Toutefois, en vertu du Règlement, les personnes qui détiennent un permis de pêche fédéral ne sont pas explicitement inscrites comme bénéficiant de la même exemption, même si elles entreprennent la même activité. Bien que la plupart des eaux mentionnées dans les annexes [en lien avec les paragraphes 2(1) et 2(4)] nécessitent des permis de pêche provinciaux, certaines eaux mentionnées dans les annexes sont soumises aux marées (par exemple Tyee Pool) et nécessitent donc un permis de pêche fédéral. Même si la politique de Transports Canada a été d'exempter les permis de nature fédérale des restrictions, l'exemption doit être mise à jour de façon explicite afin de s'assurer que les personnes titulaires d'un permis de pêche fédéral puissent également bénéficier des mêmes droits que leurs homologues titulaires de permis de pêche provincial.

En outre, Transports Canada (TC) souhaite inclure une exemption à des restrictions spécifiques (par exemple l'utilisation d'un bâtiment dans des eaux restreintes) afin de permettre aux peuples autochtones d'exercer leurs droits existants, tels qu'ils sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Les droits des peuples autochtones ont toujours été protégés par le Règlement. Cependant, TC propose d'ajouter cette formulation dans le Règlement pour plus de clarté et pour éviter toute confusion du point de vue de la conformité. Cela permettrait de rendre officielle l'approche actuelle de TC, qui consiste à exempter les peuples autochtones de ces restrictions lorsqu'ils exercent leurs droits.

### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

Les articles 8 et 9 du Règlement contiennent les exigences techniques relatives à la signalisation. Étant donné que des directives sur la signalisation sont intégrées au Règlement, les mises à jour nécessitent de passer par le processus réglementaire, qui peut être un long processus. Compte tenu de la fréquence à laquelle des mises à jour des directives sur la signalisation peuvent être nécessaires, le processus réglementaire n'est pas une option pratique ou efficace : TC devrait fréquemment proposer des modifications au Règlement pour maintenir à jour les exigences en matière de signalisation. Ainsi, depuis 2018, TC a publié des lignes directrices sur la signalisation dans

are communicated quickly and efficiently to local authorities. However, while local authorities use TP 15400E as a reference for guidance on signage and make updates accordingly, the formal requirements remain in sections 8 and 9 of the Regulations. Having provisions in two different documents, which are out of sync, could lead to ambiguity and/or confusion. Incorporating TP 15400E by reference in the Regulations would eliminate the possibility of ambiguity and help ensure that regular updates to signage requirements are communicated to affected stakeholders, and implemented, in a timely manner.

### *Wake surfing restriction*

Many communities and environmental groups have raised concerns about the environmental impact of wake surfing, which can erode shorelines with excessive wave action and cause safety issues for other boaters in high traffic areas due to the speeds involved. When wake surfing is identified as a safety or environmental issue on a body of water, the only existing restriction available to local authorities is under Schedule 7 and involves a blanket prohibition on all towing activities (e.g. water skiing, tubing). This approach would lead to restrictions on some recreational activities that have not been identified as an issue such as water-skiing or tubing. As a result, some local authorities have refrained from applying for any restrictions at all, leaving safety and environmental concerns from wake surfing unaddressed.

### *New restrictions*

Transport Canada has received applications from local authorities for 21 new restrictions on six bodies of water. Below is an overview of the issues for each body of water where new restrictions are being proposed.

#### **Big Tub Harbour (Ontario)**

Fathom Five National Marine Park and the surrounding region has experienced significant growth in tourism over the past decade. This significant increase in demand has resulted in a corresponding increase in commercial and recreational vessel use in Big Tub Harbour, as well as

un document de politique, [TP 15400F](#). Le TP 15400F permet à TC de réviser et de mettre à jour des directives de signalisation rapidement au besoin pour s'assurer que les changements pertinents sont communiqués rapidement et efficacement aux administrations locales. Cependant, bien que les administrations locales utilisent le TP 15400F comme référence pour obtenir des conseils sur la signalisation et fassent des mises à jour en conséquence, les exigences formelles demeurent dans les articles 8 et 9 du Règlement. Le fait d'avoir des dispositions dans deux documents différents, qui ne sont pas synchronisés, pourrait entraîner de l'ambiguïté ou de la confusion. L'intégration du TP 15400F par renvoi dans le Règlement éliminerait la possibilité d'ambiguïté et aiderait à faire en sorte que des mises à jour régulières des exigences en matière de signalisation soient communiquées aux intervenants touchés et mises en œuvre en temps opportun.

### *Restrictions relatives au surf sur le sillage d'un bâtiment*

De nombreuses collectivités et groupes environnementaux ont fait part de préoccupations quant aux répercussions sur l'environnement du surf sur le sillage, qui peut causer l'érosion des rivages en raison de l'action excessive des vagues et poser des problèmes de sécurité aux autres plaisanciers dans les zones très fréquentées, en raison des vitesses pratiquées. Lorsque le surf sur le sillage est considéré comme un problème pour la sécurité ou l'environnement sur un plan d'eau, la seule restriction dont disposent les administrations locales est énoncée à l'annexe 7 et consiste en une interdiction générale de toutes les activités consistant à tirer une personne (par exemple le ski nautique, la glissade sur des tubes pneumatiques). Cette approche entraînerait des restrictions sur certaines activités récréatives qui ne sont pas considérées comme problématiques, telles que le ski nautique et la glissade sur tubes pneumatiques. En conséquence, certaines administrations locales se sont abstenues de demander la moindre restriction, laissant sans réponse les problèmes que la pratique du surf sur le sillage d'un bâtiment représente pour la sécurité et l'environnement.

### *Nouvelles restrictions*

Transports Canada a reçu des demandes des administrations locales pour 21 nouvelles restrictions sur six plans d'eau. La section suivante présente un aperçu des enjeux pour chaque plan d'eau pour laquelle de nouvelles restrictions sont proposées.

#### **Havre Big Tub (Ontario)**

Le parc marin national Fathom Five et la région environnante ont vu le tourisme augmenter considérablement au cours des 10 dernières années. Cette augmentation significative de la demande a entraîné une augmentation équivalente de l'utilisation des bâtiments commerciaux et

changes in traffic patterns, types of watercraft, and operator skill and experience.

A change in how Big Tub Harbour is managed is required in order to protect the park's natural and cultural resources while ensuring safe, enjoyable experiences for visitors and residents, and contributing to a sustainable tourism industry throughout the region.

#### Richelieu River (Quebec)

Safety, environmental and public interest issues have been identified on the Richelieu River dating back more than 20 years. The river accommodates high traffic levels and is very narrow and shallow in places. The volume of boat traffic, speed, noise and wake (waves observed over one metre) caused by some boats introduces safety problems on the water, poses a risk to safety on private docks (danger of people falling off the dock and into the water) and leads to a loss of enjoyment for residents. Also, high levels of wake can cause degradation of banks and erosion of riparian land. A boat's wake can damage other vessels, docks, and the shoreline. It can also be a risk for swimmers, divers and people on small boats that might capsize. Operators need to be aware of how their boat's wake might affect others when choosing a safe speed. Opportunities for recreational activities, such as swimming and the use of human-powered boats, are now limited due to the speed and wake generated by larger vessels.

Additionally, the water quality is deteriorating, and the river ecosystem is being impacted by the resuspension of sediments and materials caused by excessive wake. Several species of fish are also found in the river — 75 of the 116 species of freshwater fish in Quebec live in the river and at least 25 reproduce there, including the copper redhorse (a species at risk), which is found exclusively in the Richelieu River. The drinking water intake located in the community of Saint-Denis-sur-Richelieu, which serves nearly 21 municipalities, draws its water from the river. A failure to intervene on the Richelieu River could compromise water treatment in the future.

#### St-Maurice River (Quebec)

For many years, a portion of the Saint-Maurice River has encountered various safety problems, such as high-speed motorboats; conflicts between water body users, which are exacerbated by the proximity of the Saint-Lawrence River and an increase in higher-speed vessel traffic due to the Saint-Lawrence being a popular waterway for these vessels; environmental issues (e.g. shoreline erosion);

de plaisance dans le havre Big Tub, ainsi que des changements dans les modèles de trafic, les types d'embarcations, les compétences et l'expérience des opérateurs.

Il est nécessaire de modifier le mode de gestion du havre Big Tub afin de protéger les ressources naturelles et culturelles du parc tout en garantissant des expériences agréables et sans danger pour les visiteurs et les résidents, ainsi que de contribuer à une industrie touristique durable dans l'ensemble de la région.

#### Rivière Richelieu (Québec)

Les problèmes soulevés au sujet de la rivière Richelieu (sécurité, environnement et intérêt public) existent depuis plus de 20 ans. La rivière accueille des niveaux de circulation élevés et est très étroite et peu profonde par endroits. Le volume de la circulation maritime, la vitesse, le bruit et le sillage (vagues observées de plus d'un mètre) causés par certaines embarcations introduisent des problèmes de sécurité sur l'eau, posent un risque pour la sécurité sur les quais privés (danger de personnes tombant du quai et dans l'eau) et entraînent une perte de plaisir pour les résidents. De plus, des niveaux élevés de sillage peuvent entraîner la dégradation des berges et l'érosion des terres riveraines. Le sillage d'un bateau peut endommager d'autres embarcations, des quais et le littoral. Cela peut également être un risque pour les nageurs, les plongeurs et les personnes sur de petits bateaux qui pourraient chavirer. Les exploitants doivent être conscients de la façon dont le sillage de leur bateau peut affecter les autres lorsqu'ils choisissent une vitesse sécuritaire. Les possibilités d'activités récréatives, comme la natation et l'utilisation de bateaux à propulsion humaine, sont maintenant limitées en raison de la vitesse et du sillage générés par les grands navires.

De plus, la qualité de l'eau se détériore et l'écosystème de la rivière est menacé par la remise en suspension de sédiments et de matériaux causée par un sillage excessif. Plusieurs espèces de poissons sont également présentes dans la rivière; 75 des 116 espèces de poissons d'eau douce du Québec vivent dans la rivière et au moins 25 s'y reproduisent, dont le chevalier cuirré (une espèce en péril), qui se trouve exclusivement dans la rivière Richelieu. La prise d'eau potable située dans la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu, qui dessert près de 21 municipalités, s'alimente en eau à partir de la rivière et la non-intervention sur la rivière Richelieu pourrait compromettre le traitement de l'eau dans le futur.

#### Rivière Saint-Maurice (Québec)

Depuis de nombreuses années, la portion de la rivière Saint-Maurice visée par ces restrictions connaît divers problèmes de sécurité, tels que les bateaux à moteur à grande vitesse; les conflits entre les utilisateurs du plan d'eau, qui sont exacerbés par la proximité du fleuve Saint-Laurent et une augmentation du trafic maritime à grande vitesse en raison du fait que le Saint-Laurent est une voie

and issues related to the public interest (e.g. breakage of quays). These problems are encountered on a daily basis. A serious accident also occurred in 2012 where the speeding of a boat caused the death of two people at the entrance to the Saint-Maurice River.

#### Duhamel Lake (Quebec)

For several years, boats operating at high speeds on Duhamel Lake have put the safety of swimmers and small boats, including pontoons, at risk. Also, the waves generated by boats operating at high speeds on Duhamel Lake cause environmental issues such as bank erosion, the disappearance of beaches, the spread of Eurasian watermilfoil, and the resuspension of sediments. Public interest issues created by the waves include the breaking of quays or damage to water intakes and moored boats.

#### Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)

The Pinawa Channel and Lee River have a high density of boat traffic, and the traffic continues to increase, which has resulted in safety and environmental concerns. Several factors contribute to the safety concerns present on the Pinawa Channel and Lee River, such as large waves, speed, proximity to shore, and conflict between user groups.

Wake boat use along these bodies of water has been increasing over the past five years. The continued use of wake boats on the Pinawa Channel and the narrow sections of the Lee River has contributed to accelerated shoreline erosion, caused damage to personal property, swamped boats of other recreational users, and created a growing safety concern along the waterways.

#### *Designation authority*

To address concerns about boating safety, promote safe boating practices, and ensure compliance with the Regulations, it is common for municipalities with limited capacity to request the designation of enforcement personnel who are not currently authorized by the Regulations. Most police forces across the country are currently designated under the Regulations. However, the Port of Windsor has requested that port enforcement officers be authorized to enforce the Regulations within the limits of the Windsor Port Authority.

In addition, due to changes to titles of enforcement officers and departmental names from which the authorities

navigable populaire pour ces navires, ainsi que par les questions environnementales (par exemple l'érosion des rives); et les questions liées à l'intérêt public (par exemple bris de quais). Ces problèmes sont rencontrés quotidiennement, et un grave accident s'est produit en 2012 où la vitesse d'un bateau a causé la mort de deux personnes à l'entrée de la rivière Saint-Maurice.

#### Lac Duhamel (Québec)

Depuis plusieurs années, les bateaux qui opèrent à grande vitesse sur le lac Duhamel mettent en danger la sécurité des nageurs et des petits bateaux, y compris les pontons. De plus, les vagues générées par les bateaux qui opèrent à grande vitesse sur le lac Duhamel causent des problèmes environnementaux tels que l'érosion des berges, la disparition des plages, la propagation du myriophylle en épi et la remise en suspension des sédiments. À ces problèmes s'ajoutent des problèmes d'intérêt public tels que le bris de quais ou d'infrastructures, comme des prises d'eau ou des bateaux amarrés.

#### Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)

Le chenal Pinawa et la rivière Lee présentent une densité élevée de trafic maritime et celui-ci continue de croître, ce qui pose des problèmes tant pour la sécurité que pour l'environnement. Plusieurs facteurs contribuent aux problèmes de sécurité sur le chenal Pinawa et la rivière Lee, tels que les grosses vagues, la vitesse, la proximité par rapport au rivage et les conflits entre les groupes d'utilisateurs.

L'utilisation de bateaux de plaisance créant un sillage important sur ces plans d'eau a augmenté au cours des cinq dernières années. L'utilisation continue de tels bateaux sur le chenal Pinawa et les sections étroites de la rivière Lee a contribué à accélérer l'érosion du littoral, causé des dommages aux propriétés individuelles, submergé les bateaux d'autres utilisateurs récréatifs et créé un problème croissant de sécurité le long des voies navigables.

#### *Pouvoir de désignation*

Pour répondre aux préoccupations concernant la sécurité nautique, promouvoir des pratiques de navigation sûres et assurer la conformité au Règlement, il est courant que les municipalités ayant une capacité limitée demandent la désignation d'agents de l'autorité qui ne sont pas actuellement autorisés par le Règlement. La plupart des forces de police du pays sont actuellement désignées en vertu du Règlement. Toutefois, le port de Windsor a demandé que les agents de l'autorité du port soient autorisés à faire appliquer le Règlement dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor.

De plus, en raison des changements apportés aux titres des agents de l'autorité et aux noms des ministères dont

descend, amendments to section 16, items 16, 17 and 18 are required to properly state the title of Quebec special constables in the French version of the Regulations, and to update the Government of Saskatchewan's departmental names and enforcement officers' titles.

### *Administrative corrections*

In consultation with local authorities, TC discovered several minor errors and inconsistencies in the text of the Regulations, such as geographical coordinates misrepresenting the body of water impacted by the restriction. Administrative corrections ensure that the most reliable and up-to-date information is contained within the Regulations, thereby enabling water body users to understand and comply with the restrictions and supporting more effective enforcement of the listed restrictions.

### **Background**

The Regulations made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), provide the ability to regulate boating activities and navigation in Canadian waters. Restrictions are set out in subsections 2(1) to 2(6) and 11(2) and are registered in the seven schedules to the Regulations, which specify the type of restriction (listed below) and the location of the body of water where it applies.

These navigation restrictions include

- waters where all vessels are prohibited;
- waters where power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are prohibited;
- waters on which power-driven vessels are prohibited and vessels driven by electrical propulsion are subject to a limit on their engine power;
- waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a speed limit and/or subject to a limit on their engine power;
- waters where towing a person on any sporting or recreational equipment, or allowing a person to wake surf, is prohibited except during the permitted hours; and
- waters where a sporting, recreational or public event or activity is prohibited.

### **Vessel Operation Restriction Regulations *modernization***

In 2016, TC launched an initiative to modernize the *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORR). As part of Phase 1, national stakeholder consultations were held

découlent les pouvoirs, des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16 sont nécessaires pour indiquer correctement le titre des constables spéciaux du Québec dans la version française du Règlement, et pour mettre à jour les noms des ministères et les titres des agents de l'autorité du gouvernement de la Saskatchewan.

### *Corrections administratives*

En consultation avec les administrations locales, TC a découvert plusieurs erreurs et incohérences mineures dans le texte du Règlement, telles que des coordonnées géographiques représentant de manière erronée le plan d'eau concerné par la restriction. Les corrections administratives garantissent que le Règlement contient l'information la plus fiable et la plus récente possible, ce qui permet aux utilisateurs des plans d'eau de comprendre et de respecter les restrictions et favorise une application plus efficace des restrictions répertoriées.

### **Contexte**

Le Règlement, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), permet de réglementer les activités nautiques et la navigation dans les eaux canadiennes. Les restrictions sont énoncées aux paragraphes 2(1) à 2(6) et 11(2) et sont inscrites dans les sept annexes du Règlement, qui précisent le type de restriction (énumérées ci-dessous) et l'emplacement du plan d'eau où elle s'applique.

Ces restrictions de navigation sont les suivantes :

- les eaux interdites à tous les bâtiments;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits et les bâtiments à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une vitesse maximale et/ou à une puissance motrice maximale;
- les eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées;
- les eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit.

### *Modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*

En 2016, TC a lancé une initiative visant à moderniser le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB). Dans le cadre de la phase 1, des

to identify issues. One of the main concerns from stakeholders was the complexity of the application process and the length of time required to approve restriction proposals. Phase 1 was completed in 2019 with the update to the Local Authorities' Guide, which clarified the application process for a vessel operation restriction.

In summer 2019, Phase 2 was initiated to assess ways to streamline the government process for implementing vessel operation restrictions. Transport Canada is currently exploring options that would allow a municipality to submit a request at the end of a boating season (by the annual mid-September deadline) and have the requested restriction in place by the next year's boating season.

Finally, Phase 3 of the modernization initiative is under way in response to the Minister of Transport's mandate letter commitment to "Work with provinces, territories and willing municipalities on solutions to allow them a greater role in managing and regulating boating on their lakes and rivers so that they promote free access, while ensuring the safety of boaters and the protection of the environment". Options are currently being developed to fulfill this commitment.

### *Engine power limits*

The issue around the engine power limits restriction not being open to all types of bodies of water was initially raised by stakeholders during the VORR modernization consultations. In addition, over the years, many local authorities, including local authorities with current speed restrictions in place, have also reiterated their wish to be able to use engine power limit restrictions versus speed limit restrictions as the latter is more complicated to enforce.

### *Incorporation by reference*

Incorporation by reference is a drafting technique that may be used to bring the content of an external document into a regulation. Documents incorporated by reference have the same force as the regulation into which they are incorporated.

An ambulatory reference means that the incorporation of a document includes any future changes to that document without a need to remake or amend the regulation into which it is incorporated. An ambulatory reference allows routine and/or technical updates to be made to standards and guidelines without the need to complete the regulatory process, which can be complex and time-consuming.

consultations nationales ont été menées auprès des intervenants afin de cerner les enjeux. L'une des principales préoccupations des intervenants était la complexité du processus de demande et le temps requis pour approuver les propositions de restriction. La phase 1 a été achevée en 2019 avec la mise à jour du Guide des administrations locales qui a clarifié le processus de demande de restriction d'exploitation de navire.

À l'été 2019, la phase 2 a été lancée pour évaluer les moyens de rationaliser le processus gouvernemental de mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments. TC explore actuellement des options qui permettraient à une municipalité de présenter une demande à la fin d'une saison de navigation de plaisance (d'ici la date limite annuelle de la mi-septembre) et d'avoir la restriction demandée en place d'ici la saison de navigation de plaisance de l'année prochaine.

Enfin, la phase 3 de l'initiative de modernisation est en cours en réponse à l'engagement pris dans la lettre de mandat du ministre des Transports de « travailler avec les provinces, les territoires et les municipalités qui le souhaitent sur des solutions pour leur permettre de jouer un plus grand rôle dans la gestion et la réglementation de la navigation de plaisance sur leurs lacs et rivières afin qu'ils favorisent le libre accès, tout en assurant la sécurité des plaisanciers et la protection de l'environnement ». Des options sont en cours d'élaboration pour respecter cet engagement.

### *Puissance motrice maximale*

La question du fait que les limites de puissance motrice ne sont pas ouvertes à tous les types de plans d'eau a d'abord été soulevée par les intervenants au cours des consultations sur la modernisation du RRVUB. En outre, au fil des ans, de nombreuses administrations locales, y compris les administrations locales avec des restrictions de vitesse actuelles en place, ont également réitéré leur souhait de pouvoir utiliser des restrictions de limite de puissance motrice par rapport à des restrictions de limite de vitesse, car ces dernières sont plus compliquées à appliquer.

### *Incorporation par renvoi*

L'incorporation par renvoi est une technique de rédaction qui peut être utilisée pour intégrer le contenu d'un document externe, c'est-à-dire l'incorporer, dans un règlement. Les documents incorporés par renvoi ont la même force que le règlement dans lequel ils sont incorporés.

Une référence ambulatoire signifie que l'incorporation d'un document comprend tout changement futur à ce document sans qu'il soit nécessaire de refaire ou de modifier le règlement dans lequel il est incorporé. Une référence ambulatoire permet d'apporter des mises à jour courantes et/ou techniques aux normes et aux lignes directrices sans qu'il soit nécessaire de terminer le processus réglementaire, ce qui peut être complexe et prendre beaucoup de temps.

The relevant authorities that allow for the use of incorporation by reference in the Regulations are found in section 32 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

### *Wake surfing*

The topic of wake surfing has been a discussion with stakeholders for quite some time. Local authorities who have identified wake surfing activities as problematic on all or portions of their bodies of water have been asking for a way to address these issues without limiting other types of recreational activities (e.g. waterski) that may not pose a problem. Under Schedule 7 of the Regulations, wake surfing activities could be prohibited but the restriction would also apply to all towing activities. Removing wake surfing from Schedule 7 and creating a unique wake surfing schedule would respond to local authorities' desire to address issues in a more precise manner.

### *New restrictions*

Each year, TC receives applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to enhance the safety of navigation, to protect the environment and/or to protect the public interest. These applications are prepared according to TC's Local Authorities' Guide, which provides guidance to local authorities on how to prepare a restriction submission. The Local Authorities' Guide provides information on how to clearly describe the problem, tips on finding non-regulatory and regulatory alternatives to the Regulations, information on the consultation process, how to assess the benefits versus costs of the restriction, and advice on enforcement of restrictions. It also helps to ensure that applications are consistent with the guiding principles of the *Cabinet Directive on Regulation*.

### *Designation authority*

A law enforcement entity can be designated under section 16 with the authority to enforce the Regulations. In order to be designated, a formal request must be made to TC; the request can come from any level of government — local, provincial or federal. Upon review and approval of the request, the Regulations need to be subsequently amended to include the designated person or class of persons for enforcement purposes. A designated enforcement officer may prohibit the movement of any vessel or direct it to move as specified, stop and board any vessel at a reasonable time, direct a person regarding the operation of equipment on board the vessel and request any information or documents in the possession of any person on board the vessel.

Les pouvoirs pertinents qui permettent l'utilisation de l'incorporation par renvoi dans le Règlement se trouvent à l'article 32 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

### *Surf sur le sillage*

Le sujet du surf sur le sillage est en discussion avec les parties prenantes depuis un certain temps. Les administrations locales qui ont identifié les activités de surf sur le sillage comme problématiques sur toutes ou une partie de leurs plans d'eau ont demandé un moyen de résoudre ces problèmes sans limiter d'autres types d'activités récréatives (par exemple le ski nautique) qui peuvent ne pas poser de problème. En vertu de l'annexe 7 du Règlement, les activités de surf sur le sillage pourraient être interdites, mais la restriction s'appliquerait également à toutes les activités de remorquage. La suppression du surf sur le sillage de l'annexe 7 et la création d'un horaire de surf sur le sillage unique répondraient au désir des administrations locales de résoudre les problèmes d'une manière plus précise.

### *Nouvelles restrictions*

Chaque année, TC reçoit des demandes d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin d'améliorer la sécurité de la navigation, de protéger l'environnement ou l'intérêt public. Ces demandes sont préparées conformément au Guide des administrations locales de TC, qui fournit des conseils aux administrations locales sur la manière de préparer une demande de restriction. Le Guide des administrations locales fournit des renseignements sur la manière de décrire clairement le problème, des conseils pour trouver des mesures alternatives réglementaires et non réglementaires au Règlement, des renseignements sur le processus de consultation, la manière d'évaluer les avantages par rapport aux coûts de la restriction et des conseils sur l'application des restrictions. Il permet également de s'assurer que les demandes sont conformes aux principes directeurs de la *Directive du Cabinet sur la réglementation*.

### *Pouvoir de désignation*

Une entité d'application de la loi peut être désignée en vertu de l'article 16 avec le pouvoir d'appliquer le Règlement. Pour être désignée, une demande officielle doit être faite à TC; la demande peut provenir de n'importe quel ordre de gouvernement — local, provincial ou fédéral. Après examen et approbation de la demande, le Règlement doit être modifié pour inclure cette personne désignée ou cette catégorie de personnes à des fins d'application de la loi. Un agent de l'autorité désigné peut interdire le mouvement d'un bâtiment ou lui ordonner de se déplacer selon les indications, arrêter et monter à bord d'un bâtiment à un moment raisonnable, donner des instructions à une personne au sujet du fonctionnement de l'équipement à bord du bâtiment et demander toute information ou tout document en possession d'une personne à bord du bâtiment.

Transport Canada received an application for section 16 designation from the Windsor Port Authority. The Windsor Port Authority would like to be able to enforce the existing restrictions in Schedules 2 and 6 that are within their jurisdiction.

#### *Administrative corrections*

In the case of coordinates changes, local authorities identified some imprecision in geographic coordinates, which could create confusion for both regulated stakeholders and enforcement officers.

### **Objective**

#### *Engine power limits*

The objective of amending subsection 2(4) of the Regulations is to provide local authorities with the opportunity and flexibility to restrict engine power on local bodies of water where higher-powered vessels could pose safety and environmental risks.

#### *Updating exemptions*

The objective of amending the exemption under paragraph 3(1)(b) is to ensure that persons with federal fishing licences can continue to benefit from the same rights as their counterparts with provincial fishing licences.

The objective of introducing a new exemption under subsection 3(1) is to ensure clarity and certainty about the existing rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

#### *Technical requirements on signage*

The objective of incorporating by reference sections 8 and 9 (technical requirements on signage) is to ensure that changes to technical requirements for signage are disseminated quickly and efficiently to authorities responsible for posting such signage on their bodies of water. In turn, more efficient communication of technical requirements for signage is expected to contribute to improvements in navigation safety for local boating communities.

#### *Wake surfing restriction*

The objective in removing wake surfing from Schedule 7 and creating a new schedule is to provide local authorities with an option to apply for a prohibition that specifically

Transports Canada a reçu une demande de désignation en vertu de l'article 16 de la part de l'Administration portuaire de Windsor. L'Administration portuaire de Windsor souhaite pouvoir appliquer les restrictions existantes des annexes 2 et 6 qui relèvent de sa compétence.

#### *Corrections administratives*

Dans le cas des changements de coordonnées, les administrations locales ont relevé certaines imprécisions dans les coordonnées géographiques, ce qui pourrait créer de la confusion tant pour les intervenants réglementés que pour les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi.

### **Objectif**

#### *Puissance motrice maximale*

L'objectif de la modification du paragraphe 2(4) du Règlement est de donner aux administrations locales la possibilité et la flexibilité de limiter la puissance motrice sur les plans d'eau locaux où des bâtiments plus puissants pourraient poser des risques pour la sécurité et l'environnement.

#### *Mise à jour des exemptions*

L'objectif de la modification de l'exemption prévue à l'alinéa 3(1)(b) est de garantir que les titulaires d'un permis de pêche fédéral puissent continuer de bénéficier des mêmes droits que leurs homologues titulaires d'un permis de pêche provincial.

L'objectif de l'introduction d'une nouvelle exemption prévue au paragraphe 3(1) est d'assurer la clarté et la certitude des droits existants des peuples autochtones, tels qu'ils sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

#### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

L'intégration par renvoi des articles 8 et 9 (exigences techniques sur la signalisation) a pour objectif de veiller à ce que les changements apportés aux exigences techniques relatives à la signalisation soient diffusés rapidement et efficacement aux autorités responsables de l'affichage de cette signalisation sur leurs plans d'eau. À son tour, une communication plus efficace des exigences techniques en matière de signalisation devrait contribuer à améliorer la sécurité de la navigation pour les collectivités locales de navigation de plaisance.

#### *Restrictions relatives au surf sur le sillage d'un bâtiment*

L'objectif de la suppression du surf sur le sillage d'un bâtiment de l'annexe 7 et de la création d'une nouvelle annexe est de donner aux administrations locales la possibilité de



targets issues generated by wake surfing activities without having to adopt other unnecessary restrictions.

#### *New restrictions*

The objective of the new restrictions is to enhance the safety of navigation, to protect the environment and/or to protect the public interest on the identified bodies of water.

#### Big Tub Harbour (Ontario)

The objective of the new restrictions is to improve navigational safety and protect the public interest by prohibiting all types of vessels and implementing a maximum speed limit to decrease the risk of collision due to the narrow waterway and vessel traffic in the harbour.

#### Richelieu River (Quebec)

The objective of the new restrictions on the Richelieu River is to protect the public interest, address environmental concerns and improve boating safety issues caused by speeding and wake surfing, which result in the degradation of banks, deterioration of water quality and threats to the river ecosystem.

#### Saint-Maurice River (Quebec)

The objective of the new restrictions is to protect the public interest, increase the level of safety of navigation and improve the environmental landscape in this body of water by implementing a speed limit.

#### Duhamel Lake (Quebec)

The objective of the new restrictions is to improve and enhance the safety of navigation, address growing environmental concerns and protect the public interest by implementing maximum speed limits and prohibiting towing and wake surfing.

#### Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)

The objective of the new restrictions is to enhance safety, protect the public interest and improve the environmental conditions by limiting towing and wake surfing under certain conditions and prohibiting wake surfing at all times within one specified segment of Lee River and one specified segment of Pinawa Channel.

demander une interdiction qui cible spécifiquement les problèmes générés par les activités de surf sur le sillage d'un bâtiment, sans avoir à adopter d'autres restrictions inutiles.

#### *Nouvelles restrictions*

Les nouvelles restrictions visent à améliorer la sécurité de la navigation, à protéger l'environnement et/ou l'intérêt public sur les plans d'eau désignés.

#### Havre Big Tub (Ontario)

L'objectif des nouvelles restrictions est d'améliorer la sécurité de la navigation et de protéger l'intérêt public en interdisant tous les types de bâtiments et en imposant une limite de vitesse maximale afin de réduire le risque de collision en raison de l'étroitesse de la voie navigable et du trafic maritime dans le havre.

#### Rivière Richelieu (Québec)

L'objectif des nouvelles restrictions sur la rivière Richelieu est de protéger l'intérêt public, de répondre aux préoccupations environnementales et d'améliorer les problèmes de sécurité nautique causés par la vitesse excessive et le surf sur le sillage, qui entraînent la dégradation des berges, la détérioration de la qualité de l'eau et des menaces pour l'écosystème de la rivière.

#### Rivière Saint-Maurice (Québec)

L'objectif de la mise en place de nouvelles restrictions est d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation et d'améliorer le paysage environnemental de ce plan d'eau et de protéger l'intérêt public.

#### Lac Duhamel (Québec)

L'objectif de la mise en place de nouvelles restrictions est d'améliorer et de renforcer la sécurité de la navigation, de répondre aux préoccupations environnementales croissantes et de protéger l'intérêt public en mettant en œuvre des limites de vitesse maximales et d'interdire le remorquage et le surf sur le sillage.

#### Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)

L'objectif des nouvelles restrictions est de renforcer la sécurité, de protéger l'intérêt public et d'améliorer les conditions environnementales en limitant le remorquage et le surf sur le sillage d'un bâtiment dans certaines conditions et en interdisant celui-ci à tout moment dans un segment déterminé de la rivière Lee et du chenal Pinawa.

### *Designation authority*

The objective of designating port enforcement officers employed by the Port of Windsor is to provide for the enforcement of the Regulations within the limits of the Windsor Port Authority.

The objective of amending section 16, items 16, 17 and 18 is to ensure proper enforcement officer titles and responsible authorities departmental names are utilized to conserve enforcement designation status.

### *Administrative corrections*

The objective of the amendments for correcting geographic coordinates is to ensure clarity and certainty about restrictions for water body users and enforcement officers.

### **Description**

#### *Engine power limits*

The proposed Regulations would amend subsection 2(4) of the Regulations that prohibits operating a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion that has an engine power greater than the maximum engine power set out in Schedule 4 in waters in public parks and controlled access bodies of water. The proposed amendments would remove the reference to parks or controlled access bodies of water in subsection 2(4) and in the title of Schedule 4. These changes would allow the restriction to apply to all types of bodies of water and would provide local authorities with the option of establishing an engine power restriction on their bodies of water.

#### *Updating exemptions*

The proposed amendments would update the exemption under subsection 3(1)(b) for a person who holds a provincial fishing permit and whose livelihood depends on fishing, by adding federal fishing licences to the exemption.

In addition, the proposed amendments would make explicit an exemption to restrictions under subsections 2(1) to 2(4) to ensure clarity and certainty about the existing rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. For example, an Indigenous person fishing for food, social or ceremonial purposes would be exempted from restrictions under subsections 2(1) to 2(4) as applied on the body of water where they are exercising their rights.

#### *Technical requirements on signage*

The proposed amendments would remove sections 8 and 9 from the Regulations, which contain the technical

### *Pouvoir de désignation*

L'objectif de la désignation des agents de l'autorité portuaire employés par le port de Windsor est d'assurer l'application du Règlement dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor.

L'objectif des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16, est de s'assurer que les titres des agents de l'autorité et les noms des ministères des administrations responsables sont utilisés de manière à conserver la désignation d'agent de l'autorité.

### *Corrections administratives*

L'objectif des modifications visant à corriger les coordonnées géographiques est d'assurer la clarté et la certitude des restrictions pour les utilisateurs des plans d'eau et les agents de l'autorité.

### **Description**

#### *Puissances motrices maximales*

Le projet de règlement modifierait le paragraphe 2(4) du Règlement qui interdit l'utilisation d'un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale prévue à l'annexe 4 dans les eaux des parcs publics et des plans d'eau à accès contrôlé. Les modifications proposées supprimeraient la mention des parcs publics ou des plans d'eau à accès contrôlé au paragraphe 2(4) et dans le titre de l'annexe 4. Ces changements permettraient à la restriction de s'appliquer à tous les types de plans d'eau et donneraient aux administrations locales la possibilité d'établir une restriction de puissance motrice sur leurs plans d'eau.

#### *Mise à jour des exemptions*

Les modifications proposées mettraient à jour l'exemption à l'alinéa 3(1)(b) concernant le titulaire d'un permis de pêche provincial dont la pêche est le moyen de subsistance en y ajoutant les permis de pêche fédéraux.

De plus, les modifications proposées rendraient explicite une exemption aux restrictions prévues aux paragraphes 2(1) à 2(4) pour assurer la clarté et la certitude des droits existants des peuples autochtones, reconnus et affirmés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Par exemple, une personne autochtone qui pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles serait exemptée des restrictions prévues aux paragraphes 2(1) à 2(4) dans le plan d'eau où elle exerce ses droits.

#### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

Les modifications proposées supprimeraient les articles 8 et 9 du Règlement, qui contiennent les exigences

requirements on signage and incorporate by reference the signage guidelines into an existing TC publication (i.e. TP 15400E). Incorporation by reference into a Transport publication for the purpose of providing explanatory material on the Regulations is authorized by the *Canada Shipping Act, 2001*.

#### *Wake surfing restriction*

The proposed amendments would remove wake surfing from the existing Schedule 7 (restrictions on all towing activities) and introduce a new Schedule that specifically provides for restrictions on wake surfing. This would allow a local authority to apply for a prohibition on wake surfing without prohibiting all other towing activities, except during permitted periods. The restriction would not prohibit the use of wake surfing boats but would restrict the activity of wake surfing as described in each restriction. These proposed amendments would necessitate amendments to the *Contraventions Regulations* to establish a fine for the contravention of the new restriction as is currently the practice for all other restrictions under the Regulations. The amendments to the *Contraventions Regulations* would be introduced as part of a separate regulatory proposal following the publication of these proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part II. Until amendments are made to the *Contraventions Regulations*, specific wake surfing prohibitions would not be enforceable via tickets.

#### *New restrictions*

The Regulations would introduce 21 new restrictions to six bodies of water in response to requests made by local authorities. These restrictions would be established on either all or a delineated area of the respective bodies of water. The new restrictions are summarized below:

techniques relatives à la signalisation, et d'incorporer par renvoi les lignes directrices sur la signalisation dans une publication de TC existante (c'est-à-dire TP 15400F). La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* permet l'incorporation par renvoi dans une publication de Transports afin de fournir des explications sur le Règlement.

#### *Restriction relative à la pratique du surf sur le sillage*

Les modifications proposées supprimeraient la pratique du surf sur le sillage de l'annexe 7 (restrictions relatives à toutes les activités dans le cadre desquelles une personne est tirée) et d'introduire une nouvelle annexe qui prévoit expressément des restrictions à cet égard. Cela permettrait à une administration locale de demander une interdiction de faire du surf sur le sillage sans interdire toutes les autres activités de remorquage, sauf pendant les périodes autorisées. La restriction n'interdirait pas l'utilisation de bateaux de surf sur le sillage, mais limiterait l'activité de surf sur le sillage comme décrit dans chaque restriction. Ces modifications proposées nécessiteraient des modifications au *Règlement sur les contraventions* afin d'établir une amende pour la contravention de la nouvelle restriction, comme c'est actuellement la pratique pour toutes les autres restrictions en vertu du Règlement. Les modifications au *Règlement sur les contraventions* seraient présentées dans le cadre d'un projet de règlement distinct à la suite de la publication de ces modifications proposées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Jusqu'à ce que des modifications soient apportées au *Règlement sur les contraventions*, les interdictions spécifiques de surf sur le sillage ne seraient pas exécutoires au moyen de contraventions.

#### *Nouvelles restrictions*

Au total, 21 nouvelles restrictions dans six plans d'eau seraient introduites dans le Règlement afin de donner suite aux demandes des administrations locales. Ces restrictions seraient établies dans leurs plans d'eau respectifs, en tout ou en partie. Les nouvelles restrictions sont résumées ci-dessous :

**Table 1: New restrictions**

<b>Body of water</b>	<b>Restrictions</b>
Big Tub Harbour (Ontario)	The Regulations currently prohibit all vessels on a portion of Big Tub Harbour in Tobermory, Ontario. The proposed amendments would expand the boundaries of the existing prohibition from the shore along the perimeter of the harbour to the widest portion of the channel.  On the portions of Big Tub Harbour where the vessel prohibition does not apply, the proposed amendments would establish a 10 km/h speed limit from the shore to a line at the mouth of the harbour.
Richelieu River (Quebec)	The proposed amendments would prohibit power-driven and electric propulsion vessels along the Richelieu River from Jeannotte Island to Cerfs Island.  The proposed amendments would also establish a speed limit of 10 km/h along the following 4 segments: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Within 50 metres from the shore of the Richelieu River, over a section of 20 kilometres, at the beginning of the municipalities of Saint-Antoine-sur-le-Richelieu and Saint-Denis-sur-Richelieu until the end of the municipalities of Saint-Marc-sur-Richelieu and Saint-Charles-sur-Richelieu;</li> </ul>

Body of water	Restrictions
Richelieu River (Quebec)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Between Bellevue Campsite to the Groupe Thomas Marine;</li> <li>Between the Handfield Inn to the Saint-Charles cable ferry;</li> <li>Between 500 metres upstream of the Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu water intake to 300 metres downstream of the Saint-Denis cable ferry.</li> </ul> <p>In addition, the proposed amendments would establish a speed limit of 50 km/h over the same section of 20 kilometres outside of the 10 km/h zones described above.</p> <p>The proposed amendments would prohibit towing and wake surfing at all times over the section of 20 kilometres along the Richelieu River inside the 10 km/h zone (close to shore).</p> <p>The proposed amendments would also prohibit towing and wake surfing at all times on the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine to the Handfield Inn.</p> <p>Finally, the proposed amendments would prohibit towing and wake surfing along the Richelieu River <i>except</i> from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays, over the section of 20 kilometres outside the 10 km/h zone (further from shore).</p>
Saint-Maurice River (Quebec)	<p>The proposed amendments would set a speed limit of 10 km/h along a 1.5 km stretch of the Saint-Maurice River beginning in the north, a little above Ruisseau Lachapelle Beach (Dog Beach) up to the Radisson Motorway Bridge.</p> <p>The proposed amendments would also set a speed limit of 5 km/h on the Saint-Maurice River between the Radisson Motorway Bridge and ending at the mouth of the Saint-Lawrence River, except for waters where other restrictions apply.</p> <p>The proposed amendments would set a speed limit of 10 km/h on the Saint-Maurice River between south of Saint-Christophe Island to the Duplessis Bridge.</p>
Duhamel Lake (Quebec)	<p>The proposed amendments would set a speed limit of 10 km/h within 60 metres from the shore of Duhamel Lake.</p> <p>The proposed amendments would also set a speed limit of 30 km/h on all other parts of the lake outside of the shoreline restriction.</p> <p>The proposed amendments would prohibit towing and wake surfing at all times on Duhamel Lake.</p>
Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)	<p>The proposed amendments would prohibit towing from 2:00 p.m. to 8:00 p.m. on Saturdays and Sundays, on Pinawa Channel, between the entrance to Pinawa Channel and the Old Pinawa Dam.</p> <p>The proposed amendments would also prohibit towing at all times on Lee River within 100 metres of the shore between the Rock Pile (the narrow passage on the Lee River) and the mouth of the Lee River.</p> <p>Furthermore, the proposed amendments would prohibit wake surfing at all times on Pinawa Channel between the entrance to Pinawa Channel and the Old Pinawa Dam.</p> <p>Finally, the proposed amendments would prohibit wake surfing at all times on Lee River between the entrance to Pinawa Channel and the Rock Pile (the narrow passage on the Lee River).</p>

Tableau 1 : Nouvelles restrictions

Plan d'eau	Restrictions
Havre Big Tub (Ontario)	<p>Le Règlement interdit actuellement tous les bâtiments sur une partie du Havre Big Tub, à Tobermory (Ontario). Les modifications proposées élargiraient les limites de la zone de restriction actuelle de la rive le long du périmètre du havre jusqu'à la partie la plus large du chenal.</p> <p>Sur les parties du havre de Big Tub où l'interdiction des bâtiments ne s'applique pas, les modifications proposées établiraient une limite de vitesse maximale de 10 km/h entre la rive et une ligne à l'embouchure du havre.</p>
Rivière Richelieu (Québec)	<p>Les modifications proposées interdiraient les bâtiments à propulsion mécanique et à propulsion électrique le long de la rivière Richelieu de l'île Jeannotte à l'île aux Cerfs.</p> <p>Les modifications proposées établiraient également une limite de vitesse maximale de 10 km/h le long des 4 segments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>À 50 mètres ou moins de la rive de la rivière Richelieu, sur une section de 20 kilomètres, du début des municipalités de Saint-Antoine-sur-le-Richelieu et de Saint-Denis-sur-Richelieu jusqu'à la fin des municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu et de Saint-Charles-sur-Richelieu;</li> </ul>

Plan d'eau	Restrictions
Rivière Richelieu (Québec)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre le camping Bellevue et le Groupe Thomas Marine;</li> <li>• Entre l'auberge Handfield et le traversier à câble de Saint-Charles;</li> <li>• De 500 mètres en amont de la prise d'eau de la Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu jusqu'à 300 mètres en aval du traversier à câble de Saint-Denis.</li> </ul> <p>De plus, les modifications proposées établiraient une limite de vitesse maximale de 50 km/h sur la même section de 20 kilomètres à l'extérieur des zones de vitesse à 10 km/h décrites ci-dessus.</p> <p>Les modifications proposées interdiraient <i>en tout temps</i> de tirer une personne et de surfer sur le sillage le long de la rivière Richelieu, sur une section de 20 kilomètres à l'intérieur de la zone de vitesse à 10 km/h (près de la rive).</p> <p>Les modifications proposées interdiraient également de tirer une personne et de surfer sur le sillage en tout temps sur la rivière Richelieu à partir du Groupe Thomas Marine jusqu'à l'auberge Handfield.</p> <p>Enfin, les modifications proposées interdiraient de tirer une personne et de surfer sur le sillage le long de la rivière Richelieu, <i>sauf</i> de 13 h à 17 h les samedis et les dimanches, sur une section de 20 kilomètres, à l'extérieur de la zone de vitesse à 10 km/h (plus éloignée de la rive).</p>
Rivière Saint-Maurice (Québec)	<p>Les modifications proposées fixeraient une limite de vitesse maximale de 10 km/h sur un tronçon de 1,5 km de la rivière Saint-Maurice, commençant au nord, tout juste en amont de la plage du ruisseau Lachapelle (plage aux chiens) et s'étend jusqu'au pont autoroutier Radisson.</p> <p>Les modifications proposées fixeraient également une limite de vitesse maximale de 5 km/h sur la partie de la rivière Saint-Maurice située entre le pont autoroutier Radisson et l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, sauf sur les eaux où d'autres restrictions s'appliquent.</p> <p>Les modifications proposées fixeraient une limite de vitesse maximale de 10 km/h sur la partie de la rivière Saint-Maurice située entre le sud de l'île Saint-Christophe et le pont Duplessis.</p>
Lac Duhamel (Québec)	<p>Les modifications proposées fixeraient une limite de vitesse maximale de 10 km/h à 60 mètres ou moins de la rive du lac Duhamel.</p> <p>Les modifications proposées établiraient également une limite de vitesse maximale de 30 km/h sur toutes les autres parties du lac qui ne sont pas assujetties à la restriction riveraine.</p> <p>Les modifications proposées interdiraient <i>en tout temps</i> de tirer une personne et de surfer sur le sillage sur le lac Duhamel.</p>
Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)	<p>Les modifications proposées interdiraient de tirer une personne de 14 h à 20 h les samedis et les dimanches, sur le chenal Pinawa, entre l'entrée du chenal et l'ancien barrage Pinawa.</p> <p>Les modifications proposées interdiraient également de tirer une personne <i>en tout temps</i> sur la rivière Lee à 100 mètres ou moins de la rive entre le Rock Pile (le passage étroit sur la rivière Lee) et l'entrée de la rivière Lee.</p> <p>De plus, les modifications proposées interdiraient de surfer sur le sillage <i>en tout temps</i> sur le chenal Pinawa entre l'entrée du chenal Pinawa et l'ancien barrage Pinawa.</p> <p>Enfin, les modifications proposées interdiraient de surfer sur le sillage <i>en tout temps</i> sur la rivière Lee entre l'entrée du chenal Pinawa et le Rock Pile (le passage étroit sur la rivière Lee).</p>

### Designation authority

The amendments would designate port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement officers under section 16 of the Regulations. The enforcement designation would enable these officers to enforce local restrictions within the limits of the Windsor Port Authority. There are currently three restrictions within the limits of the port: one with a full prohibition on power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion on a delineated portion of the Detroit River; and two speed limit restrictions on separate delineated parts of the Detroit River.

In addition, due to changes to titles of enforcement officers and departmental names from which the authorities descend, amendments to section 16, items 16, 17 and 18 would be required to properly state the title of Quebec

### Pouvoir de désignation

Les modifications permettent de désigner des agents de l'autorité du port, employés par l'administration portuaire de Windsor, à titre d'agents de l'autorité visés à l'article 16 du Règlement. Leur désignation leur permettrait d'appliquer les restrictions locales dans les limites du port de Windsor. À l'heure actuelle, nous retrouvons trois restrictions dans les limites du port : une restriction concernant l'interdiction complète de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique et à propulsion électrique dans une portion délimitée de la rivière Détroit; deux restrictions concernant des vitesses maximales à respecter sur des parties délimitées distinctes de la rivière Détroit.

De plus, en raison des changements apportés aux titres des agents de l'autorité et des noms de ministères desquels les administrations relèvent, des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16 sont nécessaires

special constables in the French version of the Regulations and update the Government of Saskatchewan's departmental name changes and enforcement officers' titles.

#### *Administrative corrections*

The amendments would correct the geographic coordinates, the name and/or the description for three bodies of water: one in Alberta, one in Ontario and one in Quebec. These changes are minor and would result in a slight benefit to users and enforcement officers by providing clearer descriptions and accurate geographic coordinates of each respective restriction.

#### **Regulatory development**

##### *Consultation*

A presentation on the proposal was given to stakeholders at the spring 2022 national Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting of the Standing Committee on Recreational Boating. No comments were received at that time. Stakeholders who participate in these meetings include boating safety organizations, law enforcement marine units, boating safety course providers, Canadian and U.S. Coast Guards, industry, academics, and others with an interest in recreational boating. Further discussions took place at the fall 2022 CMAC. There were questions raised by industry representatives on the wake surfing schedule. Industry representatives were concerned that further restrictions were being introduced into the Regulations, and TC officials reconfirmed that wake surfing is already a restricted activity under Schedule 7 and this change is introducing the opportunity to restrict only wake surfing versus all towing activities.

An online consultation with marine stakeholders, including Indigenous groups, was held from December 7, 2022, to February 6, 2023, for a 60-day comment period. A few comments were received on the proposed new restrictions in Big Tub Harbour, Saint-Maurice River and Lac Duhamel. These comments were split between support for the new restrictions and opposition, with commenters feeling that the restrictions were going too far. Following TC's assessment of the responses received, including the rationale provided by local authorities for the introduction of restrictions, it was decided that the safety and environmental benefits outweighed the potential negative impacts; therefore, the proposed restrictions would remain in the submission.

pour énoncer correctement le titre des agents spéciaux du Québec dans la version française du Règlement ainsi que pour mettre à jour le nom d'un ministère et les titres des agents de l'autorité du gouvernement de la Saskatchewan.

#### *Corrections administratives*

Les modifications permettent de corriger les coordonnées géographiques, le nom ou la description de trois plans d'eau : un en Alberta, un en Ontario et un au Québec. Il s'agit de changements mineurs qui n'ont aucune incidence sur les utilisateurs de ces plans d'eau, si ce n'est qu'ils fournissent des descriptions plus claires et des coordonnées géographiques précises de chaque restriction respective.

#### **Élaboration de la réglementation**

##### *Consultation*

Une présentation sur la proposition a été donnée aux intervenants lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) du printemps 2022, pendant la rencontre du Comité permanent sur la navigation de plaisance. Aucun commentaire n'a été reçu à ce moment. Les intervenants qui participent à ces réunions sont notamment des organismes de sécurité nautique, des unités maritimes d'application de la loi, des prestataires de cours de sécurité nautique, des représentants des gardes côtières canadienne et américaine, de l'industrie et du milieu universitaire, ainsi que d'autres personnes intéressées par la navigation de plaisance. D'autres discussions se sont tenues lors de la réunion du CCMC de l'automne 2022. Des représentants de l'industrie ont soulevé des questions concernant l'annexe de surf sur le sillage et se sont dits préoccupés par l'introduction d'autres restrictions dans le Règlement. Les représentants de TC ont souligné à nouveau que le surf sur le sillage est déjà une activité restreinte par l'annexe 7 et que le changement proposé introduit la possibilité de restreindre seulement le surf sur le sillage plutôt que toutes les activités qui consistent à tirer une personne.

Une consultation en ligne auprès des intervenants maritimes, y compris des groupes autochtones, a eu lieu du 7 décembre 2022 au 6 février 2023 pour une période de commentaires de 60 jours. Quelques commentaires ont été reçus sur les nouvelles restrictions proposées au havre Big Tub, sur la rivière Saint-Maurice et sur le lac Duhamel. Les commentaires étaient partagés; certains appuyaient les nouvelles restrictions et d'autres s'y opposaient, en indiquant parfois que les restrictions allaient trop loin. À la suite de l'évaluation par TC des réponses reçues incluant la justification fournie par les administrations locales pour l'introduction de restrictions, il a été décidé que les avantages pour la sécurité et l'environnement l'emportaient sur les impacts négatifs potentiels; par conséquent, les restrictions proposées resteraient dans la soumission.

A significant number of comments were provided on the proposed new restrictions on the Richelieu River in Quebec. A letter campaign in opposition to the restrictions was initiated at the local level, with TC receiving approximately 450 opposing letters. The commenters stated that they did not agree with the restrictiveness of the proposal and noted that one municipality was not fully supportive, based on wording from their municipal resolution. TC has confirmed with the municipality that they are in support and have budgeted for the eventual signage requirements. This is the second time that TC has received restriction requests for the Richelieu River. Previously when opposition was voiced, the four local authorities applying for the restrictions withdrew their request and undertook further consultations. At that time, those opposed to the restrictions felt that consultations focused on the issues and not on the proposed solutions that were put forward in the amendment request. The current proposal did receive support from several commenters supporting the restrictions from a safety and environmental perspective.

The application process for local authorities is onerous, requiring both time and resources. As these local authorities have taken the time to consult further and reapply, their commitment to implementing restrictions on the Richelieu River is apparent. As well, respecting the request of local authorities is at the heart of the Minister of Transport's mandate letter commitment to allow provinces, territories, and local authorities to have a say in managing their local waterways. For those reasons, TC has agreed to include the proposed new restrictions for Richelieu River in proposed amendments to the Regulations.

Transport Canada received over 20 supportive comments on the proposal to remove wake surfing from Schedule 7 and create a new separate schedule for that activity. A few comments, including from an industry association, against the proposal were also received. Some comments recommended a more general approach to restricting wake surfing activities along the lines of distance from shore and in certain depths were provided. In addition, many of the supporters requested that wake boarding activities be included in the new schedule for wake surfing. TC assessed the possibility of adding wake boarding to the new schedule: however, as wake boarding is a towing sport that does not require the creation of a wake, it was decided to keep it under the current Schedule 7.

Transport Canada also received supportive comments on the proposed changes to subsection 2(4) [engine power limits], with one commenter opposing the proposed

Un nombre important de commentaires ont été reçus concernant les nouvelles restrictions proposées sur la rivière Richelieu au Québec. Un envoi de lettres d'opposition aux restrictions a été lancé à l'échelle locale, et TC a reçu environ 450 lettres. Les expéditeurs y ont indiqué qu'ils étaient en désaccord avec le caractère restrictif de la proposition et ont souligné qu'une municipalité n'était pas entièrement favorable, sur la base du libellé de sa résolution municipale. TC a vérifié auprès de la municipalité pour s'assurer qu'elle était favorable à la proposition et qu'elle avait inscrit à son budget les futures exigences relatives aux pancartes. C'est la deuxième fois que TC reçoit des demandes concernant des restrictions sur la rivière Richelieu. Précédemment, lorsqu'une opposition a été exprimée, les quatre administrations locales ont retiré leur demande de restriction et ont tenu d'autres consultations. À l'époque, les opposants aux restrictions estimaient que les consultations mettaient l'accent sur les problèmes et non sur les solutions proposées dans la demande de modification. Plusieurs personnes sont favorables à la présente proposition concernant les restrictions, sur le plan de la sécurité et de l'environnement.

Le processus de demande de restriction des administrations locales est coûteux, en temps et en ressources. Les administrations locales ont pris le temps de procéder à d'autres consultations et de présenter à nouveau leur demande, ce qui démontre leur engagement à mettre en œuvre des restrictions sur la rivière Richelieu. De plus, le respect de la demande des administrations locales se trouve au cœur de l'engagement pris par le ministre des Transports dans sa lettre de mandat de permettre aux provinces, aux territoires et aux administrations locales d'avoir leur mot à dire lorsqu'il est question de gérer leurs voies navigables locales. C'est pour ces raisons que TC a accepté d'inclure les restrictions proposées sur la rivière Richelieu dans le projet de règlement.

Transports Canada a reçu plus de 20 commentaires favorables à la proposition visant à retirer le surf sur le sillage de l'annexe 7 et de créer une nouvelle annexe distincte pour cette activité. Quelques commentaires non favorables à la proposition, émanant entre autres d'une association de l'industrie, ont également été reçus. Certains commentaires recommandaient une approche plus générale visant à restreindre les activités de surf sur le sillage à une certaine distance par rapport au rivage et à certaines profondeurs. Parmi ceux qui appuyaient la proposition, plusieurs ont aussi demandé que les activités de planche sur le sillage soient incluses dans la nouvelle annexe sur le surf sur le sillage. TC a donc évalué la possibilité d'ajouter la planche sur le sillage à la nouvelle annexe. Cependant, comme la planche sur le sillage est un sport de remorquage qui ne nécessite pas la création d'un sillage, il a été décidé de le maintenir dans l'actuelle annexe 7.

Transports Canada a également reçu des commentaires favorables sur les modifications proposées au paragraphe 2(4) [puissance motrice maximale], un intervenant

changes. Many local authorities have been waiting for the possibility of using engine power limit restrictions versus speed limit restrictions, as they are easier to enforce. Engine power limits are easier to enforce than speed limit restrictions because it is difficult for enforcement officers to issue tickets for speed offences on the water. One of the constraints is that the operator must remain stable when using a speedometer and enforcement officers hesitate to solely rely on this information. On the other hand, engine power enforcement is easier to enforce because for example, if the maximum engine power is 10 hp, anything higher than 10 hp cannot be used on that body of water.

Finally, TC received one supportive comment from a First Nation community on the proposed exemption to certain restrictions in respect of the exercise of Indigenous rights.

As required by the Local Authorities' Guide, applications for new restrictions under the Regulations require comprehensive consultations with stakeholders by local authorities in advance of submitting the restriction requests to TC. These consultations include discussions that do not solely focus on the introduction of restrictions, but also consider alternative, non-regulatory solutions. Local authorities applying for restrictions held multiple consultations with residents, businesses, and other potentially impacted stakeholders. In general, feedback received by participants supported applying for restrictions on boating operations for their respective body of water since the Regulations are seen as the most viable options for the local authorities moving forward.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposal gives rise to modern treaty implications. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and no modern treaty obligations were identified. The proposed restrictions were included as part of a November 2022 update on upcoming TC initiatives sent to Indigenous communities and organizations.

#### *Instrument choice*

The Regulations allow any order of government to ask the federal government to restrict the use of vessels on any body of water in Canada. Local authorities are encouraged

s'opposant aux modifications proposées. De nombreuses administrations locales attendaient d'être en mesure de recourir à des restrictions de la puissance motrice maximale plutôt qu'à des limites de vitesse. Les restrictions de la puissance motrice maximale sont plus faciles à appliquer que les limites de vitesse parce qu'il est difficile pour les agents de l'autorité de donner des contraventions pour des infractions liées à la vitesse sur l'eau. L'une des contraintes est que l'opérateur doit être stable lorsqu'il utilise un cinémomètre, et les agents de l'autorité hésitent à se fier uniquement à cette information. En revanche, il est plus facile d'appliquer les restrictions relatives à la puissance motrice. Par exemple, si la puissance motrice maximale est de 10 HP, tout ce qui dépasse 10 HP ne peut être utilisé sur ce plan d'eau.

Enfin, TC a reçu un commentaire favorable de la part d'une communauté des Premières Nations concernant l'exemption proposée à certaines restrictions relatives à l'exercice des droits autochtones.

Comme l'exige le Guide des administrations locales, les demandes de nouvelles restrictions en vertu du Règlement doivent faire l'objet de consultations approfondies entre les intervenants et les administrations locales avant d'être soumises à TC. Ces consultations comprennent des discussions qui ne portent pas uniquement sur l'adoption de nouvelles restrictions, mais qui envisagent également des solutions alternatives non réglementaires. Les administrations locales qui demandent des restrictions ont organisé de nombreuses consultations avec les résidents, les entreprises et d'autres intervenants susceptibles d'être touchés. En général, les commentaires reçus par les participants appuyaient la demande de restrictions des activités de navigation de plaisance pour leur plan d'eau respectif étant donné que le Règlement est considéré comme l'option la plus viable pour les administrations locales à l'avenir.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si la proposition pouvait entraîner des répercussions sur les traités modernes. Cette évaluation a tenu compte de la portée géographique et de l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur, et aucune obligation découlant d'un traité moderne n'a été identifiée. Les restrictions proposées ont été incluses dans la mise à jour de novembre 2022 sur les initiatives à venir de TC qui a été envoyée aux communautés et organisations autochtones.

#### *Choix de l'instrument*

Le Règlement permet à tout ordre de gouvernement de demander au gouvernement fédéral de restreindre l'utilisation de bâtiments sur tout plan d'eau au Canada.



to find non-regulatory solutions prior to seeking a regulatory restriction through the Regulations. Through consultations held by local authorities as part of the application process, alternative solutions are explored, but sometimes prove to be ineffective, thereby leaving regulatory restrictions as the only effective alternative. When local authorities have determined that there are no viable alternatives other than to establish restrictions in the Regulations, that is when an application is filed with TC.

The regulatory amendments proposed on engine power limits and wake surfing would provide local authorities with more opportunities and flexibility to establish restrictions that are specific to their unique circumstances. The current restrictions available in the Regulations limit some local authorities from applying a solution that specifically addresses their concerns. For example, local authorities would need to restrict all towing activities to address the issue of wake surfing on their local water bodies. This can result in situations where restrictions on local bodies of water are not aligned with the safety and/or environmental issues being faced by the local community. Regulatory amendments were deemed necessary to tailor the restriction options available to local authorities, thereby helping avoid situations where local authorities would have to impose additional and unwanted restrictions in order to restrict wake surfing on local bodies of water.

Enforcement officers employed by the Port of Windsor must be designated as enforcement officers in the Regulations; there are no non-regulatory options that would allow these officers to enforce the Regulations.

To ensure that the Regulations remain accurate and up to date, technical corrections are needed; there are no non-regulatory options for making such corrections.

Incorporation by Reference (IBR) would be used for the technical requirements on signage. This would ensure that changes made to the technical requirements for signage, e.g. for safety purposes, can be more rapidly disseminated than if they had to be made as amendments to the Regulations through the regulatory process, which can be time consuming. In the absence of the proposed incorporation, signage requirements set out in the Regulations would likely continue to fall out of step with published technical guidance on signage, which could result in ambiguity and confusion for local authorities. Moreover, any such ambiguity could result in signage not being consistently and appropriately updated, which could have safety implications. IBR was chosen to reduce ambiguity about signage requirements and ensure that changes to signage

Les administrations locales sont encouragées à trouver des solutions alternatives non réglementaires avant de demander l'ajout d'une restriction dans le Règlement. Le processus de demande exige que les administrations locales organisent des consultations afin d'étudier d'autres solutions alternatives. Toutefois, lorsque celles-ci s'avèrent inefficaces, les restrictions réglementaires sont parfois la seule option de rechange efficace. Lorsque les administrations locales déterminent que l'établissement de restrictions dans le Règlement est la seule solution viable, une demande est déposée auprès de TC.

Les modifications réglementaires proposées concernant la puissance motrice maximale ainsi que les restrictions relatives au surf sur sillage offrirait aux administrations locales plus de possibilités et de flexibilité pour établir des restrictions propres à leur situation particulière. Les restrictions actuelles disponibles dans le Règlement empêchent certaines administrations locales d'appliquer une solution qui répond spécifiquement à leurs préoccupations. Par exemple, les administrations locales devraient restreindre toutes les activités de remorquage pour résoudre le problème du surf sur le sillage sur leurs plans d'eau locaux. Cela peut entraîner des situations où les restrictions sur les plans d'eau locaux ne sont pas alignées sur les problèmes de sécurité et/ou environnementaux auxquels la communauté locale est confrontée. Des modifications réglementaires ont été jugées nécessaires afin d'adapter les options de restriction à la disposition des administrations locales, contribuant ainsi à éviter les situations où les administrations locales devraient imposer des restrictions supplémentaires et indésirables afin de restreindre le surf sur le sillage sur les plans d'eau locaux.

Les agents de l'autorité employés par le port de Windsor doivent être désignés comme agents de l'autorité dans le Règlement. Il n'existe pas d'option non réglementaire qui permettrait à ces agents de faire respecter le Règlement.

Pour s'assurer que le Règlement reste exact et à jour, des corrections techniques sont requises. Il n'existe pas d'options non réglementaires pour apporter de telles corrections.

L'incorporation par renvoi serait utilisée pour les exigences techniques relatives à la signalisation afin que les mises à jour puissent être effectuées rapidement et en temps opportun. Cela garantirait que les modifications apportées aux exigences techniques pour la signalisation, par exemple, à des fins de sécurité, puissent être diffusées plus rapidement que si elles devaient être apportées sous forme de modification au Règlement dans le cadre du processus réglementaire, ce qui peut prendre du temps. En l'absence de l'incorporation proposée, les exigences en matière de signalisation énoncées dans le Règlement continueraient probablement de ne pas correspondre aux directives techniques publiées sur la signalisation, ce qui pourrait créer de l'ambiguïté et de la confusion pour les administrations locales. De plus, une telle ambiguïté

requirements for local boating communities are communicated and implemented in a timely manner, which could, in turn, result in safety benefits. As local authorities already rely on existing TP 15400E for updates on signage, its incorporation is not expected to result in any incremental impacts or costs for stakeholders.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

The proposed amendments would create a separate Schedule for wake surfing and establish 21 new restrictions on six bodies of water. The proposed amendments would also prohibit the operation of certain power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on local bodies of water where high-powered vessels could pose safety and environmental risks. The proposed amendments also include the designation of port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority. Lastly, the proposed amendments would make minor administrative corrections.

Expanding restrictions would introduce costs to local authorities who have applied for a new restriction and government costs for the review and processing the applications. The proposed amendments would also introduce minor costs to the Windsor Port Authority and the government for training associated with providing designation authority to their staff.

In addition, the proposed amendments are expected to protect the environment, and improve the safety of all users of the bodies of water. Overall, it is expected that the benefits of the proposed amendments would exceed the costs by increasing safety for waterway users, avoiding negative environmental impacts, and aligning with the public interest. More detailed information on the qualitative benefits of this proposal can be found in the “Benefits” section.

The costs and benefits for the proposed amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) Canadian Cost-Benefit Analysis Guide, which can be found through the *Cabinet Directive on Regulation: Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

pourrait avoir pour conséquence que la signalisation ne soit pas mise à jour de manière cohérente et appropriée, ce qui pourrait entraîner des conséquences sur la sécurité. L’incorporation par renvoi a été choisie pour réduire l’ambiguïté sur les exigences de signalisation et s’assurer que les changements aux exigences de signalisation pour les communautés locales de plaisanciers sont communiqués et mis en œuvre en temps opportun, ce qui pourrait, à son tour, entraîner des avantages en matière de sécurité. Étant donné que les administrations locales s’appuient déjà sur le TP 15400F existant pour les mises à jour de la signalisation, son incorporation ne devrait pas entraîner d’impacts ou de coûts supplémentaires pour les parties prenantes.

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

Les modifications proposées donneraient lieu à la création d’une annexe distincte pour le surf sur le sillage et établiraient 21 nouvelles restrictions sur six plans d’eau. Les modifications proposées interdiraient également l’utilisation de certains bâtiments à propulsion mécanique ou bâtiments à propulsion électrique sur des plans d’eau locaux où les bâtiments à grande puissance pourraient poser des risques pour la sécurité et l’environnement. Les modifications proposées incluraient également la désignation d’agents de l’autorité employés par l’Administration portuaire de Windsor. Enfin, les modifications proposées permettraient l’apport de corrections administratives mineures.

L’introduction de nouvelles restrictions entraînerait des coûts pour les administrations locales qui ont demandé une nouvelle restriction, ainsi que des coûts gouvernementaux pour l’examen et le traitement des demandes. Les modifications proposées entraîneraient également des coûts mineurs pour l’Administration portuaire de Windsor et le gouvernement pour la formation liée à l’octroi d’un pouvoir de désignation à leur personnel.

En outre, les modifications proposées devraient permettre de protéger l’environnement et d’améliorer la sécurité de tous les utilisateurs des plans d’eau. Dans l’ensemble, les avantages des modifications proposées devraient surpasser les coûts, car elles devraient augmenter la sécurité des utilisateurs de la voie navigable, éviter les effets négatifs sur l’environnement et servir l’intérêt public. De plus amples détails sur les avantages qualitatifs de cette proposition sont présentés à la section « Avantages ».

Les coûts et les avantages des modifications proposées ont été évalués conformément au Guide d’analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), qui peut être consulté à partir de la *Directive du Cabinet sur la réglementation : Politique sur l’analyse coûts-avantages*. Dans la mesure du possible, les incidences sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l’analyse coûts-avantages.

Benefits and costs associated with the proposed amendments are assessed based on comparing the baseline against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed amendments. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes as a result of the proposed amendments. Further details on these two scenarios are presented below.

#### *Analytical framework*

The analysis estimated the impact of the proposed amendments over a 10-year period from 2024 to 2033. The analysis begins in 2024 as this is the expected year of registration. Unless otherwise stated, all values are expressed in present value in 2022 Canadian dollars, discounted to the year of 2024 at a 7% discount rate.

#### *Affected stakeholders*

Given the additional restrictions being proposed, local authorities in any jurisdiction would have the option to restrict certain activities on their local bodies of water. Further, the local authorities in Big Tub Harbour (Ontario), Richelieu River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) areas would specifically be impacted by the proposed amendments as the bodies of water in their jurisdictions are directly impacted by the proposed amendments. Local authorities would also be responsible for costs associated with the 21 restrictions on their six bodies of water.

Members of the public living near the water bodies would be impacted by the restrictions affecting the leisure opportunities for those who use those waters. However, the restrictions would also improve safety for users of the bodies of water. In addition to users of the bodies of water, the restrictions would also potentially impact businesses that offer towing activity services.

The proposed amendments would also impact the Windsor Port Authority as three of their enforcement officers would be required to complete TC training in order to obtain designation authority.

#### *Baseline and regulatory scenarios*

Under the baseline scenario, the Regulations restrict vessel activities and navigation in specified Canadian bodies of water as set out in the Schedules to the Regulations. However, the Regulations would not introduce a separate Schedule for restrictions on wake surfing or include amendments to prohibit the operation of certain

Les avantages et les coûts associés aux modifications proposées sont évalués en comparant le scénario de référence et le scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre les modifications proposées. Le scénario réglementaire fournit des renseignements sur les résultats escomptés à la suite des modifications proposées. De plus amples détails sur ces deux scénarios sont présentés ci-dessous.

#### *Cadre analytique*

L'analyse a fourni une estimation de l'incidence des modifications proposées sur une période de dix ans, de 2024 à 2033. La période d'analyse commence en 2024, car il s'agit de l'année d'enregistrement prévue. Sauf indication contraire, toutes les valeurs sont exprimées en valeur actuelle en dollars canadiens de 2022, actualisés par rapport à l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %.

#### *Intervenants touchés*

Compte tenu des restrictions supplémentaires proposées, les administrations locales de toute juridiction auraient la possibilité de restreindre certaines activités sur leurs plans d'eau locaux. De plus, les administrations locales du havre Big Tub (Ontario), de la rivière Richelieu (Québec), de la rivière Saint-Maurice (Québec), du lac Duhamel (Québec), du chenal Pinawa et de la rivière Lee (Manitoba) seraient particulièrement touchées par les modifications proposées étant donné que les plans d'eau sous leur juridiction sont directement touchés par les modifications proposées. Les administrations locales seraient également responsables des coûts liés aux 21 restrictions sur leurs six plans d'eau.

Les membres du public vivant à proximité des plans d'eau seraient touchés par les restrictions, qui auraient des incidences sur les possibilités de loisirs des utilisateurs de ces plans d'eau. Toutefois, les restrictions amélioreraient également la sécurité de ces utilisateurs. En plus des utilisateurs des plans d'eau, les restrictions pourraient également avoir une incidence sur les entreprises qui proposent des services d'activité de remorquage.

Les modifications proposées auraient également une incidence sur l'Administration portuaire de Windsor, puisque trois de ses agents de l'autorité seraient tenus de suivre une formation offerte par TC pour obtenir le pouvoir de désignation.

#### *Scénario de référence et scénario réglementaire*

Dans le scénario de référence, le Règlement restreint les activités et la navigation de bâtiments dans les plans d'eau canadiens désignés aux annexes du Règlement. Toutefois, le Règlement n'inclurait pas d'annexe distincte pour les restrictions relatives au surf sur le sillage ni de modifications visant à interdire l'utilisation de certains bâtiments à

power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on all bodies of water. In the baseline scenario, the six bodies of water - Big Tub Harbour (Ontario), Richelieu River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) - are not included in the regulated Schedules. The Regulations would also not give designation authority to port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority, which would mean that the Regulations would not be enforceable by Windsor port enforcement officers in the Windsor region. In addition, while the rights of Indigenous peoples have always been protected under the Regulations, they are not clearly prescribed in the Regulations. Sections of the Regulations related to technical requirements on signage would remain as is and would not be incorporated by reference into a Transport Publication. Lastly, some geographic coordinates would remain imprecise or inaccurate, which could create ambiguity for stakeholders and enforcement officers.

Under the regulatory scenario, the proposed amendments would include amendments to create a separate Schedule for wake surfing and 21 restrictions on six bodies of water. It would include amendments to allow for the prohibition (on the request of local authorities) of certain power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on any body of water covered under the Regulations (i.e. not just controlled access bodies of water or bodies of water within a public park). The proposed amendments would also designate port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement officers, and to address minor administrative updates. In addition, the proposed amendments would include an exemption to specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to ensure clarity and certainty about the rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. Lastly, sections 8 and 9 would be removed from the Regulations, which contain the technical requirements on signage, and the signage requirements would be incorporated by reference.

Certain amendments under the regulatory scenario would result in no costs. Specifically, these include amendments related to the technical requirements on signage, Indigenous rights, and administrative corrections. These amendments are described below.

#### Technical requirements on signage

A Transport Publication (TP 15400E) already exists, which provides technical guidance and updates about requirements in sections 8 and 9 in the Regulations. As all affected stakeholders already rely on this TP, and make all

propulsion mécanique ou à propulsion électrique sur tous les plans d'eau. Dans le scénario de référence, les six plans d'eau – le havre Big Tub (Ontario), la rivière Richelieu (Québec), la rivière Saint-Maurice (Québec), le lac Duhamel (Québec), le chenal Pinawa et la rivière Lee (Manitoba) – ne sont pas inclus dans les annexes réglementées. Le Règlement ne conférerait pas non plus de pouvoir de désignation aux agents de l'autorité employés par l'Administration portuaire de Windsor ce qui signifierait que le Règlement ne serait pas exécutoire par les agents de l'autorité du port de Windsor dans la région de Windsor. De plus, bien que les droits des peuples autochtones aient toujours été protégés par le Règlement, ils ne sont pas clairement prescrits dans le Règlement. Les articles du Règlement relatifs aux exigences techniques sur la signalisation resteraient inchangés et ne seraient pas incorporés par renvoi dans une publication de Transports Canada. Enfin, certaines coordonnées géographiques demeureraient imprécises ou inexactes, ce qui pourrait créer de l'ambiguïté pour les intervenants et les agents de l'autorité.

Les modifications proposées dans le scénario de réglementation comprendraient notamment la création d'une annexe distincte concernant le surf sur le sillage et de 21 restrictions sur six plans d'eau. Il comprendrait des modifications pour permettre l'interdiction (à la demande des administrations locales) de certains bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sur l'ensemble des plans d'eau visé par le Règlement (c'est-à-dire pas seulement sur les plans d'eau à accès contrôlé ou plans d'eau dans un parc public). Des agents de l'autorité du port, employés par l'Administration portuaire de Windsor, seraient également désignés à titre d'agents de l'autorité, et des mises à jour mineures de nature administrative seraient apportées au Règlement. De plus, dans les modifications proposées, une exemption de l'application de certaines restrictions précises (par exemple utiliser un bâtiment dans les eaux visées par des restrictions) serait également prévue, pour clarifier les droits des peuples autochtones, qui sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Finalement, les articles 8 et 9 du Règlement, qui contiennent les exigences techniques sur la signalisation, seraient abrogés, et les exigences concernant la signalisation seraient incorporées par renvoi.

Certaines modifications prévues dans le scénario de réglementation n'engendreraient aucun coût. C'est le cas des modifications portant sur les exigences techniques relatives à la signalisation, les droits autochtones et les corrections de nature administrative. Les modifications en question sont décrites ci-dessous.

#### Exigences techniques relatives à la signalisation

Une publication de Transports Canada (TP 15400F), qui fournit des conseils techniques et des mises à jour sur les exigences indiqués aux articles 8 et 9 du Règlement existe déjà. Étant donné que tous les intervenants concernés

updates accordingly, no incremental costs associated with incorporating this TP by reference in the Regulations are anticipated.

#### Updating exemptions

Indigenous peoples are currently exempted from specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to affirm their existing rights as recognized under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. As such, no incremental costs associated with making these exemptions explicit in the Regulations are anticipated.

Similarly, as a best practice, TC already provides exemptions from vessel operation restrictions to persons who hold a federal fishing licence. As a result, no incremental costs associated with this amendment are anticipated.

#### Administrative corrections

Updating the geographic coordinates, the name and/or description for three bodies of water is not expected to result in any costs as these changes are made to provide clearer descriptions and accurate geographic coordinates of each respective restriction.

#### Costs

The total costs for the proposed amendments were estimated to be \$3.17 million (M) between 2024 and 2033 where \$3.01M would be incurred by the impacted stakeholders and \$0.16M would be incurred by the Government of Canada (as an opportunity cost). Transport Canada will cover these costs through existing resources.

#### Engine power limits

The proposed amendments would expand Subsection 2(4) of the Regulations to include all types of bodies of water. This would result in an increase in the number of applications received by TC for engine power restrictions by local authorities. According to subject matter experts at TC, this expansion of Subsection 2(4) is expected to result in three new applications per year being submitted by local authorities to TC between 2025 and 2027. After that, it is assumed that one new application per year would be submitted for the remaining years (2028 to 2033).

s'appuient déjà sur ce TP et effectuent toutes les mises à jour en conséquence, aucun coût supplémentaire associé à l'incorporation de ce TP par renvoi dans le Règlement n'est prévu.

#### Mise à jour des exemptions

Les peuples autochtones sont actuellement exemptés de restrictions spécifiques (par exemple l'utilisation d'un bâtiment dans les eaux visées par des restrictions) de manière à reconnaître l'exercice de leurs droits existants, reconnus par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Par conséquent, aucun coût supplémentaire associé à l'explication de ces exemptions dans le Règlement n'est prévu.

De même, à titre de pratique exemplaire, TC accorde déjà des exemptions aux restrictions d'exploitation des navires aux personnes qui détiennent un permis de pêche fédéral. Par conséquent, aucun coût supplémentaire associé à cette modification n'est prévu.

#### Corrections de nature administrative

La mise à jour des coordonnées géographiques, du nom ou de la description de trois plans d'eau ne devrait pas engendrer de coûts, étant donné que ces corrections sont effectuées afin de clarifier la description et de fournir des coordonnées géographiques précises pour chacune des restrictions.

#### Coûts

Les coûts totaux associés aux modifications proposées ont été estimés à 3,17 millions de dollars (3,17 M\$) de 2024 à 2033. De ce montant, 3,01 M\$ incomberaient aux intervenants touchés, et 0,16 M\$ au gouvernement du Canada (tel un coût d'opportunité). Transports Canada couvrira ces coûts au moyen des ressources existantes.

#### Puissances motrices maximales

Les modifications proposées étendraient la portée d'application du paragraphe 2(4) du Règlement à tous les types de plans d'eau. Cette modification se traduirait par une hausse du nombre de demandes de restriction déposées auprès de TC par les administrations locales concernant la puissance motrice maximale. Selon des experts en la matière du Ministère, cet élargissement de la portée d'application du paragraphe 2(4) devrait se traduire par le dépôt de trois nouvelles demandes par année, par les administrations locales, de 2025 à 2027. Par la suite, on estime qu'une seule nouvelle demande par année serait déposée lors des années subséquentes (de 2028 à 2033).

It was estimated that local authorities would need 2,380 hours to complete one application,<sup>1</sup> at an hourly wage of \$37.54.<sup>2</sup> Once a submission is received by TC, it would take, on average, 80 hours for a boating safety officer (GT-04 classification), at an hourly wage of \$50.33, and 45 hours for a program officer (PM-05 classification), at an hourly wage of \$61.42,<sup>3</sup> to review and process each application.

As a result, local authorities would incur a total cost of \$1.05M for the preparation and submission of additional applications and TC would incur a total cost of \$79.88 thousand (K) to review and process these applications, for a total cost of \$1.13M between 2024 and 2033.

In the baseline, local authorities that want to specify an engine power limit on their local body of water would need to apply for another form of restriction in order to address issues from engine power on their bodies of water that are not in public parks or controlled access bodies of water. As a result, this amendment could lead to a reduction in applications being received for other Schedules; however, TC is not able to determine the exact impact this proposed amendment would have on other Schedules.<sup>4</sup>

#### Wake surfing restriction<sup>5</sup>

The proposed amendments would introduce a separate Schedule targeting wake surfing, which would allow a local authority to apply for a prohibition to operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion for the purpose of allowing a person to wake surf, except during permitted periods. Three restrictions have come into force over the past 10 years (2012 to 2022) to address towing and wake surfing under Schedule 7. This amendment is expected to result in an increase in applications compared to the baseline. According to subject matter experts at TC, it is assumed that three new applications

Selon les estimations réalisées, il faudrait 2 380 heures aux administrations locales pour remplir une seule demande<sup>1</sup>, à un taux horaire de 37,54 \$<sup>2</sup>. Une fois la demande déposée auprès de TC, il faudrait, en moyenne, 80 heures à un agent de la sécurité nautique (GT-04), à un taux horaire de 50,33 \$, et 45 heures à un agent de programme (PM-05), à un taux horaire de 61,42 \$<sup>3</sup>, pour effectuer l'examen et le traitement d'une demande.

Les administrations locales devraient donc assumer des coûts totaux de 1,05 M\$ pour la préparation et le dépôt des demandes supplémentaires, et TC devrait assumer des coûts totaux de 79 880 \$ pour l'examen et le traitement de ces demandes. Les coûts totaux de cette modification s'élèveraient donc à 1,13 M\$ de 2024 à 2033.

Dans le scénario de référence, plusieurs administrations locales qui ont voulu imposer une puissance motrice maximale sur leurs plans d'eau qui ne constituent pas des eaux de parcs publics et des étendues d'eau à accès contrôlé devraient demander une autre forme de restriction afin de résoudre les problèmes. Cette modification pourrait par conséquent également entraîner une diminution du nombre de demandes déposées à l'égard d'autres annexes. TC n'est toutefois pas en mesure de déterminer les répercussions exactes de la modification proposée sur les autres annexes<sup>4</sup>.

#### Restrictions relatives au surf sur le sillage d'un bâtiment<sup>5</sup>

Une nouvelle annexe, visant le surf sur le sillage, entrerait en vigueur avec les modifications proposées. Elle permettrait à une administration locale de présenter une demande d'interdiction d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou électrique pour permettre à une personne de surfer sur son sillage, sauf aux heures autorisées. Trois restrictions sont entrées en vigueur au cours des 10 dernières années (2012 à 2022) pour interdire de tirer une personne ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment au titre de l'annexe 7. Cette modification devrait donner lieu à une hausse des

<sup>1</sup> It takes approximately one to two years to complete one application. This is based on information received from the Richelieu River local authority. It is assumed that the other local authorities would require similar amount of time as the process is similar for each local authority.

<sup>2</sup> Based on the average hourly Canadian wage (<https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/14-28-0001/2020001/article/00006-eng.htm>) and includes 25% overhead.

<sup>3</sup> The pay rates are based on the highest TBS rates of pay for public service employees and include a 30% overhead.

<sup>4</sup> Local authorities have also indicated that they would prefer to use engine power limit restrictions versus speed limit restrictions as the latter is more complicated to enforce.

<sup>5</sup> The costs for the "Wake Surfing Restriction" are the same as those presented for "Engine Power Limits" as the number of expected applications is the same and the resources required are the same, resulting in the two costs being the same.

<sup>1</sup> Il faut environ un à deux ans pour terminer une seule demande. Ces calculs ont été effectués en fonction des renseignements fournis par l'administration locale de la rivière Richelieu. On présume que les autres administrations locales auraient besoin d'environ le même temps pour effectuer le processus, comme il est semblable pour chacune d'elles.

<sup>2</sup> Selon le taux horaire moyen au Canada (<https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/14-28-0001/2020001/article/00006-fra.htm>). Comprend 25 % de coûts indirects.

<sup>3</sup> Les taux de rémunération reposent sur les taux de rémunération les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique. Ils comprennent 30 % de coûts indirects.

<sup>4</sup> Les administrations locales ont également indiqué qu'elles préféreraient utiliser des restrictions de limitation de puissance motrice plutôt que des restrictions de limitation de vitesse, car ces dernières sont plus compliquées à appliquer.

<sup>5</sup> Les coûts des restrictions relatives au surf sur sillage sont les mêmes que ceux présentés quant aux puissances motrices maximales étant donné que le nombre attendu de demandes et les ressources nécessaires pour les traiter sont les mêmes.

per year would be submitted by local authorities above current levels to TC between 2025 and 2027. After that, it is assumed that one new application per year above current levels would be submitted for the remaining years (2028 to 2033).

Using the same time and wage application estimates previously defined under Engine Power Limits, local authorities would incur a total cost of \$1.05M for the preparation and submission of additional applications and TC would incur a total cost of \$79.88K to review and approve the increased number of applications, for a total cost of \$1.13M between 2024 and 2033.

Further, the signage used for Schedule 7 would not suffice for the new wake surfing restriction in Schedule 7.1. As a result, approximately 93 local authorities who currently have a Schedule 7 restriction would be required to purchase signage to identify the wake surfing restriction on their bodies of water under the new Schedule 7.1. According to subject matter experts at TC, it is estimated that new signage would cost approximately \$1,000 for each local authority in the first year (2024), for a total cost of \$93K in 2024. Local authorities would also incur a cost for ongoing maintenance of the new signage. According to subject matter experts at TC, this is estimated to be \$50 per year (per local authority), for a total maintenance cost of \$34.95K.

#### New restrictions

The local authorities of the 21 new restrictions on the Big Tug Harbour (Ontario), Richelieu River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) would incur costs, as the local authorities would be responsible for signage and raising awareness and communicating to the public about the existence of new restrictions. It is expected that each body of water would incur a one-time signage installation cost in the first year (2024) when the proposed amendments would be implemented, and ongoing maintenance costs of signage, buoys, or other similar types of infrastructure in the following years. While local authorities would see a slight increase in their enforcement responsibilities due to the new restrictions, it would not necessarily translate into a significant increase in the level of effort to perform enforcement responsibilities. These additional enforcement efforts would be managed within existing resources for five out of the six local authorities, except for the local authority for Saint-Maurice River which would incur costs for additional police presence.

demandes par rapport au scénario de référence. Selon des experts en la matière de TC, trois nouvelles demandes seraient déposées par année auprès du Ministère par des administrations locales, par rapport au nombre actuel, de 2025 à 2027. Par la suite, on estime qu'une seule nouvelle demande par année, par rapport au nombre actuel, serait déposée lors des années subséquentes (de 2028 à 2033).

Selon les mêmes estimations que celles fournies pour les puissances motrices maximales quant au temps consacré au traitement des demandes et aux salaires, les administrations locales devraient assumer des coûts totaux de 1,05 M\$ pour la préparation et le dépôt des demandes supplémentaires, et TC devrait assumer des coûts totaux de 79 880 \$ pour l'examen et l'approbation des demandes. Les coûts totaux s'élèveraient donc à 1,13 M\$ de 2024 à 2033.

De plus, les pancartes utilisées au titre de l'annexe 7 ne seraient pas suffisantes pour la nouvelle restriction relative au surf sur le sillage prévu à l'annexe 7.1. Par conséquent, environ 93 administrations locales imposant déjà une restriction au titre de l'annexe 7 devraient se procurer des pancartes pour indiquer l'interdiction de surfer sur le sillage d'un bâtiment sur leurs plans d'eau au titre de la nouvelle annexe 7.1. Selon des experts en la matière de TC, le coût des nouvelles pancartes s'élèverait à environ 1 000 \$ par administration locale au cours de la première année (2024), ce qui représente un coût total de 93 000 \$ en 2024. Les administrations locales devraient également assumer des coûts pour l'entretien des nouvelles pancartes. Selon des experts en la matière de TC, ces coûts sont estimés à 50 \$ par année (par administration), pour des coûts totaux d'entretien de 34 950 \$.

#### Nouvelles restrictions

Les administrations locales ayant demandé les 21 nouvelles restrictions dans le havre Big Tub (Ontario), sur la rivière Richelieu (Québec), sur la rivière Saint-Maurice (Québec), sur le lac Duhamel (Québec), dans le chenal Pinawa et sur la rivière Lee (Manitoba) auraient des coûts à assumer, étant donné qu'elles seraient responsables de la signalisation et de la sensibilisation du public au sujet des nouvelles restrictions. Des coûts uniques d'installation de la signalisation s'imposeraient pour chacun des plans d'eau au cours de la première année (2024), au moment de la mise en œuvre des modifications proposées, et des coûts d'entretien régulier des pancartes, des bouées et d'autres infrastructures semblables s'imposeraient au cours des années subséquentes. Alors que les administrations locales connaîtraient une légère hausse de leurs responsabilités en matière d'application du règlement en raison des nouvelles restrictions, cela ne se traduirait pas nécessairement par une forte hausse du niveau d'effort requis pour s'en acquitter. Ces efforts d'application supplémentaires seraient absorbés par les ressources

The total cost to the six local authorities for the 21 new restrictions are estimated to be \$775.74K. The costs presented below were received directly from the local authorities. Costs per local authority vary.

#### Big Tug Harbour (Ontario)

The restrictions being proposed for Big Tug Harbour would result in the purchase and installation of additional buoys by the local authority. According to the local authority, they expect to purchase and install two new buoys to mark the Schedule 6 area at a cost of \$2,400 in the first year (2024). The buoys marking the current Schedule 1 area are in good condition and can be relocated to mark the new Schedule 1 boundary outlined in the proposal. As a result, no new buoys are expected to be purchased by the local authority for the new Schedule 1 boundary.

The local authority would also incur maintenance costs associated with the two new buoys in the Schedule 6 area. According to the local authority, total maintenance costs incurred would be \$5,449<sup>6</sup> between 2024 and 2033. There are no incremental maintenance costs for Schedule 1 as these buoys already exist and are being maintained by the local authority.

As a result, the local authority for Big Tug Harbour would incur a total cost of \$7,849 between 2024 and 2033.

#### Richelieu River (Quebec)

The restrictions being proposed on the Richelieu River would result in costs being incurred by the local authorities for the purchase and installation of buoys and land traffic signs, and their associated maintenance costs. According to the local authorities, they are expected to purchase 40 new buoys at a total cost of \$32K and an installation cost of \$200K, both to be incurred in the first year (2024). The local authorities are also expected to purchase 150 land traffic signs at a total cost of \$15K and an installation cost of \$15K, both to be incurred in the first year (2024).

The local authorities would also incur maintenance costs associated with the new buoys and land traffic signs.

existantes pour cinq des six administrations locales. L'administration locale de la rivière Saint-Maurice serait la seule à devoir assumer des coûts pour une présence policière supplémentaire.

Le coût total pour les six administrations locales pour les 21 nouvelles restrictions est estimé à 775 740 \$. Les coûts présentés ci-dessous ont été fournis directement par les administrations locales. Les coûts par administration varient.

#### Havre Big Tub (Ontario)

Les restrictions proposées pour le havre Big Tub donneront lieu à l'achat et à l'installation de bouées supplémentaires par l'administration locale. Cette dernière s'attend à faire l'achat et l'installation de deux nouvelles bouées pour marquer la zone visée par l'annexe 6 à un coût de 2 400 \$ lors de la première année (2024). Les bouées marquant la zone visée par l'actuelle annexe 1 sont en bon état et peuvent être déplacées pour marquer les nouvelles limites de l'annexe 1 indiquées dans la proposition. Par conséquent, l'administration locale ne devrait acheter aucune nouvelle bouée pour marquer les nouvelles limites de l'annexe 1.

L'administration locale devrait également assumer les coûts d'entretien associés à l'achat des deux nouvelles bouées pour la zone visée par l'annexe 6. Selon l'administration locale, les coûts totaux d'entretien s'élèveraient à 5 449 \$<sup>6</sup> de 2024 à 2033. Aucun coût d'entretien supplémentaire n'est calculé pour l'annexe 1 étant donné que les bouées existent déjà et sont entretenues par l'administration locale.

Par conséquent, l'administration locale du havre Big Tub devrait assumer des coûts totaux de 7 849 \$ de 2024 à 2033.

#### Rivière Richelieu (Québec)

En raison des restrictions proposées sur la rivière Richelieu, les administrations locales devraient assumer des coûts pour l'achat et l'installation de bouées et de pancartes de signalisation terrestres ainsi que les coûts d'entretien qui en découlent. Selon elles, les administrations locales devraient faire l'acquisition de 40 nouvelles bouées à un coût total de 32 000 \$, moyennant des coûts d'installation de 200 000 \$, la première année (2024). Les administrations locales devraient également acheter 150 nouvelles pancartes de signalisation terrestres à un coût total de 15 000 \$, moyennant des coûts d'installation de 15 000 \$, la première année (2024).

Elles devraient en outre assumer les coûts d'entretien des nouvelles bouées et des nouvelles pancartes de

<sup>6</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$725 (undiscounted) per year.

<sup>6</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 725 \$ par année (valeur non actualisée).



According to the local authorities, total maintenance costs incurred would be \$150.3K<sup>7</sup> between 2024 and 2033.

As a result, the local authorities for the Richelieu River would incur a total cost of \$412.3K between 2024 and 2033.

#### Saint-Maurice River (Quebec)

The restrictions being proposed on the Saint-Maurice River would result in costs being incurred by the local authority for the purchase and maintenance of buoys, increased police presence and a communications plan. According to the local authority, they are expected to purchase new buoys at a cost of a \$20K to be incurred in the first year (2024), as well as associated maintenance costs of \$37.58K<sup>8</sup> between 2024 and 2033.

In addition, the local authority would incur a cost of \$20K in the first year (2024) for the development and implementation of a communications plan, as well as a cost of \$70.2K<sup>9</sup> in the first three years (2024 to 2026) for police presence.

As a result, the local authority for the Saint-Maurice River would incur a total cost of \$147.8K between 2024 and 2033.

#### Duhamel Lake (Quebec)

The restrictions being proposed on the Duhamel Lake would result in costs being incurred for the purchase and installation of buoys, as well as costs associated with explanatory leaflets. According to the local authority, they are expected to purchase 10 new buoys at a cost of \$12,250 and an installation cost of \$1,500, both to be incurred in the first year (2024). The local authority is also expected to incur costs for signs and printing of explanatory leaflets at a cost of \$2,000 in the first year (2024). In addition to these costs, the local authority has also included 5% contingency (\$787).

The local authority would also incur maintenance costs associated with the new buoys and land traffic signs. According to the local authority, maintenance costs are estimated to be \$18.79K<sup>10</sup> between 2024 and 2033.

signalisation terrestre. Selon les administrations locales, les coûts d'entretien totaux s'élèveraient à 150 300 \$<sup>7</sup> de 2024 à 2033.

Par conséquent, les coûts totaux pour les administrations locales de la rivière Richelieu seraient de 412 300 \$ de 2024 à 2033.

#### Rivière Saint-Maurice (Québec)

Les restrictions proposées sur la rivière Saint-Maurice engendreraient des coûts pour l'administration locale relativement à l'achat et à l'entretien de bouées, à la hausse de la présence policière et à la mise en œuvre d'un plan de communication. Selon elle, l'administration locale devrait faire l'acquisition de nouvelles bouées à un coût de 20 000 \$ la première année (2024) et assumer les coûts d'entretien connexes, qui s'élèvent à 37 580 \$<sup>8</sup>, de 2024 à 2033.

De plus, l'administration locale devrait assumer des coûts de 20 000 \$ au cours de la première année (2024) pour l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de communication ainsi que des coûts de 70 200 \$<sup>9</sup> au cours des trois premières années (2024 à 2026) pour la présence policière.

Par conséquent, les coûts totaux pour l'administration locale de la rivière Saint-Maurice seraient de 147 800 \$ de 2024 à 2033.

#### Lac Duhamel (Québec)

Les restrictions proposées sur le lac Duhamel engendreraient des coûts pour l'achat et l'installation de bouées ainsi que des coûts pour la production de brochures explicatives. Selon elle, l'administration locale devrait faire l'achat de 10 nouvelles bouées à un coût de 12 250 \$, moyennant des coûts d'installation de 1 500 \$, la première année (2024). L'administration locale devrait également assumer des coûts pour les pancartes et pour l'impression de brochures explicatives à un coût de 2 000 \$ la première année (2024). En plus de ces coûts, l'administration locale a également prévu une marge de 5 % pour les imprévus (787 \$).

Elle devrait assumer les coûts d'entretien découlant de l'achat des nouvelles bouées et des pancartes de signalisation terrestres. L'administration locale estime les coûts d'entretien à 18 790 \$<sup>10</sup> de 2024 à 2033.

<sup>7</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$20K (undiscounted) per year.

<sup>8</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$5K (undiscounted) per year.

<sup>9</sup> The local authority provided an estimate of \$25K (undiscounted) per year for the first three years for police presence.

<sup>10</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$2.5K (undiscounted) per year.

<sup>7</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 20 000 \$ par année (valeur non actualisée).

<sup>8</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 5 000 \$ par année (valeur non actualisée).

<sup>9</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts de la présence policière au cours des trois premières années s'élevant à 25 000 \$ par année (valeur non actualisée).

<sup>10</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 2 500 \$ par année (valeur non actualisée).

As a result, the local authority for the Duhamel Lake would incur a total cost of \$35.3K between 2024 and 2033.

#### Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)

According to the local authority, the restrictions being proposed on the Pinawa Channel and Lee River would result in costs being incurred by the local authority for signage and their associated maintenance costs, promotional material and raising public awareness about the existence of new restrictions through an education campaign. According to the local authority, signage is estimated to cost \$71.1K and would be incurred in the first year (2024). Further, maintenance costs for signage are expected to total \$18.53K<sup>11</sup> and would be incurred in 2027 and 2030.

In addition, the local authority is expected to incur costs for water safety advertising and promotional materials. According to the local authority, advertising and promotional materials would incur a cost of \$74.4K<sup>12</sup> between 2024 and 2033.

The local authority would also incur costs associated with the education campaign to raise public awareness about the existence of new restrictions. According to the local authority, it would take three staff members, at an hourly wage of \$37.50, 10 hours each per year to implement, execute and maintain the education campaign that would work in conjunction with the proposed amendments. The total cost would be \$8,455 from 2024 to 2033.

As a result, the local authority for Pinawa Channel and Lee River would incur a total cost of \$172.5K between 2024 and 2033.

#### Designation authority

The proposed amendments would provide designation authority to port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority. This would require port enforcement officers to take TC training and TC to update their current training materials. According to subject matter experts at TC, it would take five hours for a boating safety officer (GT-04 classification), at an hourly rate of \$50.33, to update TC training materials. This would result in a cost of \$251.70 to TC in the first year (2024).

The TC training is expected to take three port enforcement officers one business day each (7.5 hours) to complete in

Par conséquent, les coûts totaux pour l'administration locale responsable du lac Duhamel seraient de 35 300 \$ de 2024 à 2033.

#### Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)

Selon l'administration locale, les restrictions proposées pour le chenal Pinawa et la rivière Lee entraîneraient des coûts engagés par l'administration locale pour l'affichage et les coûts de maintenance associés, les documents promotionnels et la sensibilisation du public à propos de l'existence de nouvelles restrictions au moyen d'une campagne d'éducation. Selon l'administration locale, l'affichage devrait coûter environ 71,1 k\$ et ce montant serait engagé au cours de la première année (2024). De plus, les coûts de maintenance pour l'affichage devraient totaliser 18,53 k\$<sup>11</sup> et seraient engagés en 2027 et 2030.

De plus, l'administration locale devrait engager des coûts pour de la publicité et des documents promotionnels sur la sécurité nautique. Selon l'administration locale, la publicité et les documents promotionnels engageraient un coût de 74,4 k\$<sup>12</sup> entre 2024 et 2033.

L'administration locale engagerait aussi des coûts associés à la campagne d'éducation pour sensibiliser le public à propos de l'existence de nouvelles restrictions. Selon l'administration locale, il faudrait trois membres du personnel, à un taux horaire de 37,50 \$, pendant 10 heures chacun par année, pour mettre en œuvre, exécuter et maintenir la campagne d'éducation qui travaillerait conjointement avec les modifications proposées. Le coût total serait de 8 455 \$ de 2024 à 2033.

Par conséquent, l'administration locale pour le chenal Pinawa et la rivière Lee engagerait un coût total de 172,5 k\$ entre 2024 et 2033.

#### Pouvoir de désignation

Les modifications proposées conférerait le pouvoir de désignation aux agents de l'autorité du port employés par l'Administration portuaire de Windsor. Cela obligerait les agents de l'autorité du port à suivre une formation de TC et obligerait TC à mettre à jour ses documents de formation existants. Selon les experts en la matière à TC, il faudrait cinq heures à un agent de la sécurité nautique (classification GT-04), à un taux horaire de 50.33 \$, pour mettre à jour les documents de formation de TC. Cela entraînerait un coût de 251,70 \$ pour TC au cours de la première année (2024).

Il faudra un jour ouvrable (7,5 heures) à chacun des trois agents de l'autorité du port pour effectuer la formation de

<sup>11</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$12.5K (undiscounted) per year to be incurred in 2027 and 2030.

<sup>12</sup> The local authority provided an estimated cost of \$9.9K (undiscounted) per year for advertising and promotional material.

<sup>11</sup> L'autorité locale a fourni un coût de maintenance estimatif de 12,5 k\$ (non actualisé) par année qui serait engagé en 2027 et 2030.

<sup>12</sup> L'autorité locale a fourni un coût estimatif de 9 k\$ (non actualisé) par année pour la publicité et les documents promotionnels.

the first year (2024), at an hourly rate of \$93.05.<sup>13</sup> At the same time, it would take a boating safety officer (GT-04 classification) one business day (7.5 hours), at an hourly wage of \$50.33, to administer the training in the first year (2024). This would result in a cost of \$2,094 for port enforcement officers to complete the training and \$377.50 for TC to administer the training in the first year (2024).

As a result, TC would incur a cost of \$629.20 to update and administer training and the Windsor Port Authority would incur a cost of \$2,094 for officers to complete training, for a total cost of \$2,723 in the first year (2024). In addition, providing designation authority would result in a slight increase to the enforcement responsibilities of the port enforcement officers; however the increase in responsibilities is not considered significant and would be managed with existing staff.

### *Qualitative impacts*

#### Impacts on local businesses

For the Richelieu River, Duhamel Lake, and Pinawa Channel and Lee River, restrictions on towing activities could impact local businesses that provide this service. However, only three bodies of water are prohibiting towing activities at all times - a portion of the Richelieu River and Lee River, and on the entirety of Duhamel Lake. Impacted local businesses near Duhamel Lake are expected to experience minimal impacts as Lake Tremblant is in close proximity and more appropriate for towing activities, even though towing activities are expected to continue at bodies of water in close proximity for those affected by the restrictions at the Pinawa Channel and Lee River. Further, for the restrictions on the Richelieu River, it is expected that losses incurred from a decrease in opportunities for water sport enthusiasts (towing sports) would be largely offset by an increase in sales of human-powered boats or small motorized boats (e.g. canoes, kayaks, fishing boats).

#### Impacts to users of the bodies of water

The users of the six bodies of water could be negatively affected by the proposed amendments. Big Tug Harbour boaters would forego the opportunity to operate power-driven and electric propulsion vessels over 10 km/hour.

TC au cours de la première année (2024), à un taux horaire de 93,05 \$<sup>13</sup>. Parallèlement, il faudrait un jour ouvrable (7,5 heures) pour un agent de la sécurité nautique (classification GT-04), à un taux horaire de 50,33 \$, pour administrer la formation au cours de la première année (2024). Cela entraînerait un coût de 2 094 \$ afin que les agents de l'autorité du port puissent suivre la formation et 377,50 \$ pour que TC puisse administrer la formation au cours de la première année (2024).

Par conséquent, TC engagerait un coût de 629,20 \$ pour mettre à jour et administrer la formation et l'Administration portuaire de Windsor engagerait un coût de 2 094 \$ pour que les agents effectuent la formation, pour un total de 2 723 \$ au cours de la première année (2024). De plus, l'octroi d'un pouvoir de désignation entraînerait une légère augmentation des responsabilités d'exécution des agents de l'autorité du port; toutefois, l'augmentation des responsabilités n'est pas considérée comme importante et serait gérée avec le personnel existant.

### *Répercussions qualitatives*

#### Répercussions sur les entreprises locales

Pour la rivière Richelieu, le lac Duhamel, le chenal Pinawa et la rivière Lee, les restrictions sur les activités de remorquage pourraient avoir des répercussions sur les entreprises locales qui fournissent ce service. Toutefois, seulement trois plans d'eaux interdisent les activités de remorquage en tout temps – une partie de la rivière Richelieu, la rivière Lee et sur le lac Duhamel en entier. Les entreprises locales touchées près du lac Duhamel devraient subir des répercussions mineures puisque le lac Tremblant est à proximité et plus approprié pour les activités de remorquage. Les activités de remorquage devraient également se poursuivre sur les plans d'eau à proximité des entreprises touchées par les restrictions du chenal Pinawa et de la rivière Lee. De plus, pour les restrictions sur la rivière Richelieu, il est prévu que les pertes subies en raison de la diminution d'occasions pour les amateurs de sports nautiques (sports de remorquage) seraient largement compensées par une augmentation des embarcations à propulsion humaine ou des petites embarcations motorisées (par exemple canots, kayaks, bateaux de pêche).

#### Répercussions sur les usagers des plans d'eau

Les usagers des six plans d'eau pourraient subir des répercussions négatives des modifications proposées. Les plaisanciers du havre Big Tug renonceraient à la possibilité d'exploiter des bâtiments à propulsion mécanique et électrique au-dessus de 10 km/h.

<sup>13</sup> The average annual salary of the three enforcement officers is \$140,000. The hourly rate includes a 25% overhead.

<sup>13</sup> Le salaire annuel moyen des trois agents d'exécution de la loi est de 140 000 \$. Le taux horaire comprend des frais généraux de 25 %.

Richelieu River boaters would forego the opportunities to operate power-driven and electric propulsion vessels on specific segments of the river, as they would not be able to operate the same type of vessels over 10 km/h within four specified segments of the Richelieu River and 50 km/h for the remainder of a 20 km segment of the Richelieu River, nor would they be able to take part in towing and wake surfing activities at all times on the 10 km/h specified segments of the Richelieu River and during specified weekend hours on one specified segment.

Saint-Maurice River boaters would have to follow speed limits of 5 km/h and 10 km/h within three specified segments when operating power-driven and electric propulsion vessels.

Duhamel Lake boaters would also have to follow speed limits of 10 km/h within 60 m from shore and 30 km/h for the remainder of Duhamel Lake when operating power-driven and electric propulsion vessels. Duhamel Lake boaters would also forego the opportunities to partake in towing and wake surfing activities on this body of water.

Pinawa Channel and Lee River boaters would no longer be able to participate in towing and wake surfing activities within 100 m from shore on a specified segment of Lee River and within a specified time on Saturdays and Sundays within a specified segment of Pinawa Channel. Boaters would also be subject to a wake surfing prohibition at all times within one specified segment of Lee River and one specified segment of Pinawa Channel.

Further, a separate schedule that would target wake surfing would allow local authorities to apply for a prohibition to operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion for the purpose of allowing a person to wake surf, except during permitted periods. It is expected that the introduction of the new Schedule would increase the number of local authorities applying for this type of restriction. As a result, more boaters would no longer be able to participate in wake surfing activities as they do today.

Therefore, some of these recreational boaters would incur loss of leisure because they would no longer be allowed to operate their boats beyond the new restrictions; however, this was not monetized due to lack of data.

### *Benefits*

The proposed amendments are expected to improve the overall safety for waterway users, avoid negative environmental impacts, and align with the public interest. The total benefits associated with the proposed amendments

Les plaisanciers de la rivière Richelieu renonceraient à la possibilité d'exploiter des bâtiments à propulsion mécanique et électrique sur des segments précis de la rivière, puisqu'ils ne pourraient pas exploiter ce type de bâtiments au-dessus de 10 km/h dans quatre segments précis de la rivière et de 50 km/h pour le reste d'un segment de 20 km de la rivière Richelieu. De plus, ils ne pourraient pas participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage en tout temps sur les segments précisés à 10 km/h et lors des heures de fin de semaine précisées sur un segment spécifié.

Les plaisanciers de la rivière Saint-Maurice devraient respecter des limites de vitesse de 5 km/h et de 10 km/h dans trois segments spécifiés lorsqu'ils utilisent de bâtiments à propulsion mécanique et électrique.

Les plaisanciers du lac Duhamel devraient également respecter les limites de vitesse de 10 km/h à 60 m ou moins de la rive et de 30 km/h pour le reste du lac Duhamel lorsqu'ils utilisent des bâtiments à propulsion mécanique et électrique. Les plaisanciers du lac Duhamel renonceraient aussi à la possibilité de participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage sur ce plan d'eau.

Les plaisanciers du chenal Pinawa et de la rivière Lee ne pourraient plus participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage à 100 m ou moins de la rive pour un segment précis de la rivière Lee et selon des heures précises les samedi et dimanche sur un segment précis du chenal Pinawa. Les plaisanciers feraient aussi l'objet d'une interdiction de surf sur le sillage en tout temps sur un segment précis de la rivière Lee et un segment précis du chenal Pinawa.

De plus, une annexe distincte qui ciblerait le surf sur le sillage permettrait aux administrations locales de demander une interdiction d'exploiter un bâtiment à propulsion mécanique ou électrique dans le but de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage, sauf lors des périodes autorisées. On s'attend à ce que l'introduction de la nouvelle annexe augmente le nombre d'administrations locales demandant ce type de restriction. Par conséquent, davantage de plaisanciers ne pourraient plus participer à des activités de surf sur le sillage comme ils le font aujourd'hui.

Par conséquent, certains de ces plaisanciers subiraient une perte de loisirs puisqu'ils ne pourraient plus exploiter leurs bateaux au-delà des nouvelles restrictions; toutefois, cela n'a pas été monétisé en raison du manque de données.

### *Avantages*

Les modifications proposées devraient améliorer la sécurité générale des usagers des voies navigables, éviter les répercussions environnementales négatives et s'aligner avec l'intérêt public. Le total des avantages associé aux

are not able to be monetized or quantified; however, a detailed qualitative benefit analysis is provided below.

The proposed restriction targeting wake surfing would result in restrictions being targeted to wake surfing only, and not all types of towing activities that have not been identified as an issue. This could result in an increase of leisure for boaters. For example, TC has heard from stakeholders that under certain circumstances, the wake produced for the wake surfing activity can prove to be unsafe for other recreational activities (e.g. waterskiing) or the use of smaller vessels or human-powered vessels (e.g. kayak, canoe). The restriction would provide for a safer environment for multi-purpose usage of bodies of water.

#### New restriction applications

One of the main objectives of the Duhamel Lake in the province of Quebec and the Pinawa Channel and Lee River project in Manitoba is to create a safer waterway by removing negative environmental impacts occurring from wake surfing activities, towing activities during peak times, and vessel operations occurring too close to shorelines. More specifically, Duhamel Lake has encountered safety issues due to the speed of boats as well as the waves they generate (risky swimming and compromised safety for pontoons and small boats), environmental problems (erosion of banks, disappearance of beaches, spread of Eurasian watermilfoil and resuspension of sediments related to navigation and wave production) and problems of public interest (breaking of quays or infrastructure, such as water intakes or moored boats).

The proposed amendments would also provide a benefit by protecting the shorelines from erosion caused by strong wake, specifically along the narrow Pinawa Channel and the narrow section of the Lee River. The continued use of wake boats, specifically on the Pinawa Channel and the narrow sections of the Lee River, has contributed to accelerated shoreline erosion, caused damage to personal property, swamped boats of other recreational users, and created a growing safety concern along the waterways.

With regard to the proposed restrictions on Big Tug Harbour in the province of Ontario, the benefits would focus on ensuring that fewer conflicts occur between users, that commercial vessels have safe access at designated times and that limits can be set to balance the interests of adjacent residents and VORR area users.

In addition, the benefit of the proposed restrictions on the Richelieu River in the province of Quebec would focus

modifications proposées n'a pas pu être monétisé ou quantifié; toutefois, une analyse qualitative des avantages détaillée est fournie ci-après.

La restriction proposée ciblant le surf sur le sillage entraînerait des restrictions qui cibleraient uniquement le surf sur le sillage, et non pas toutes les activités de remorquage qui n'ont pas été identifiées comme un problème. Cela pourrait entraîner une augmentation des loisirs pour les plaisanciers. Par exemple, TC a entendu de la part des intervenants que dans certaines circonstances, le sillage produit pour l'activité de surf sur le sillage peut être dangereux pour d'autres activités récréatives (par exemple ski nautique) ou pour l'utilisation de petits bâtiments ou de bâtiments à propulsion humaine (par exemple kayak, canot). La restriction fournirait un environnement plus sécuritaire pour l'utilisation polyvalente des plans d'eau.

#### Nouvelles demandes de restriction

L'un des principaux objectifs du lac Duhamel dans la province de Québec et du projet du chenal Pinawa et de la rivière Lee au Manitoba est de créer une voie navigable plus sécuritaire en retirant les répercussions environnementales négatives découlant des activités de surf sur le sillage, des activités de remorquage lors des heures de pointe et de l'exploitation des bâtiments survenant trop près des rives. Plus précisément, le lac Duhamel a fait face à des problèmes de sécurité en raison de la vitesse des bateaux ainsi qu'aux vagues qu'ils génèrent (dangereux de nager et sécurité compromise pour les pontons et les petits bateaux), des problèmes environnementaux (érosion des berges, disparition des plages, propagation du myriophylle à épi et remise en suspension des sédiments liés à la navigation et à la production de vagues) et des problèmes d'intérêt public (bris des quais ou d'infrastructures, telles que les prises d'eau ou les bateaux amarrés).

Les modifications proposées fourniraient aussi un avantage en protégeant les rives de l'érosion causée par le fort sillage, en particulier le long de l'étroit chenal Pinawa et de la section étroite de la rivière Lee. L'utilisation continue des bateaux à sillage, surtout sur le chenal Pinawa et la section étroite de la rivière Lee a contribué à l'accélération de l'érosion de la rive, à causer des dommages aux biens personnels, à submerger des bateaux d'autres plaisanciers et à créer une préoccupation croissante pour la sécurité le long des voies navigables.

En ce qui a trait aux restrictions proposées pour le havre Big Tug dans la province de l'Ontario, les avantages seraient axés sur la réduction du nombre de conflits entre les usagers, l'accès sécuritaire pour les bâtiments commerciaux à des heures désignées et les limites pouvant être fixées afin de trouver l'équilibre entre les intérêts des résidents adjacents et les utilisateurs du secteur du RRVUB.

De plus, l'avantage des restrictions proposées sur la rivière Richelieu dans la province de Québec porterait

on water safety for all users. Implementing a maximum speed limit would balance the right to navigate and enjoy recreational water activities through the use of motorized vessel activities in specified areas. The Richelieu River accommodates high traffic levels and is very narrow and shallow in places, and the volume of boat traffic, speed, noise and wake (waves observed over one metre) introduces boating safety problems, poses a risk to safety on private docks (danger of people falling off the dock and into the water) and leads to a loss of enjoyment for residents. These restrictions provide an enhanced management that should allow for the harmonization of various water activities on these bodies of water in a safe and respectful manner. Further, the proposed restrictions would improve water quality and bank erosion. Similar benefits would be realized for the proposed restrictions on the Saint-Maurice River and Duhamel Lake in Quebec.

Lastly, it is expected that reduced speeds and limitations in areas of navigation would bring environmental benefits, such as less disruption of sediment, which would improve water quality. Furthermore, reduced speed equals smaller and slower wakes from vessel activity. This would not only provide environmental benefits in terms of reduced shore degradation and erosion, it would also protect properties and infrastructure along the shoreline. It would help avoid property devaluation by reducing physical damage and advanced aging of the bodies of water<sup>14</sup> and their shoreline. Further, information received from the local authorities has indicated that the 21 new restrictions could potentially result in safer water conditions. Canada's lakes and rivers differ in size, depth and demographics. The restrictions proposed target bodies of water or parts of them where issues have been raised such as high-traffic areas where speed can be a safety issue, narrow parts where risks of collision are higher and wake disturbance created by wake surfing activities can impact the safe usage of smaller vessels.

#### Technical requirements on signage

Removing sections 8 and 9 from the Regulations and incorporating by reference the signage guidelines into an existing

<sup>14</sup> Bodies of water, like all living things, go through a natural aging process. This aging process is known as "eutrophication." For example, a lake can become filled with sediment and particulate matter causing it to become shallower but also having an impact on the marine habitat. High vessel traffic has been shown to contribute to advancing aging of bodies of water through shoreline degradation and sedimentation disruption. In addition, boat activity has been shown to affect water clarity and can be a source of nutrients and algal growth in aquatic ecosystems.

sur la sécurité nautique pour tous les utilisateurs. La mise en place d'une limite de vitesse maximale permettrait d'équilibrer le droit de naviguer et de profiter des activités nautiques récréatives par l'utilisation d'embarcations motorisées dans des zones spécifiques. La rivière Richelieu accueille des niveaux de trafic élevés, est très étroite et peu profonde par endroits, et le volume de circulation des bateaux, la vitesse, le bruit et le sillage (vagues observées de plus d'un mètre) causent des problèmes de sécurité nautique, de sécurité sur les quais privés (risque de chute) et de nuisance pour les riverains. Ces restrictions offrent une gestion améliorée qui devrait permettre d'harmoniser les diverses activités nautiques sur ces plans d'eau d'une manière sûre et respectueuse. En outre, les restrictions proposées permettront d'améliorer la qualité de l'eau et l'érosion des berges. Les restrictions proposées pour la rivière Saint-Maurice et le lac Duhamel, au Québec, présenteraient des avantages similaires.

Enfin, on s'attend à ce que la réduction de la vitesse et les limitations dans les zones de navigation aient des effets bénéfiques sur l'environnement, comme la diminution de la perturbation des sédiments, ce qui améliorerait la qualité de l'eau. En outre, une vitesse réduite équivaut à des sillages plus petits et plus lents dus à l'activité des navires. Les avantages pour l'environnement ne se limitent pas à la réduction de la dégradation et de l'érosion du littoral, mais ils protègent également les propriétés et les infrastructures situées le long du littoral. Cela permettrait d'éviter la dévaluation des propriétés en réduisant les dommages physiques et le vieillissement avancé des plans d'eau<sup>14</sup> et de leur littoral. De plus, les informations communiquées par les administrations locales indiquent que les 21 nouvelles restrictions pourraient rendre les eaux plus sûres. Les lacs et les rivières du Canada diffèrent de par leur taille, leur profondeur et leurs caractéristiques démographiques. Les restrictions proposées visent des plans d'eau ou des parties de plans d'eau où des problèmes ont été soulevés, tels que les zones à forte circulation où la vitesse peut poser un problème de sécurité, les parties étroites où les risques de collision sont plus élevés et les perturbations créées par les activités de surf sur le sillage qui peuvent avoir un impact sur l'utilisation en toute sécurité de bateaux plus petits.

#### Exigences techniques en matière de signalisation

La suppression des articles 8 et 9 du Règlement et l'incorporation par renvoi des lignes directrices sur la

<sup>14</sup> Les plans d'eau, comme tous les êtres vivants, subissent un processus de vieillissement naturel. Ce processus de vieillissement est appelé « eutrophisation ». Par exemple, un lac peut se remplir de sédiments et de particules, ce qui le rend moins profond, mais a également un impact sur l'habitat marin. Il a été démontré que le trafic maritime élevé contribue au vieillissement accéléré des plans d'eau par la dégradation du littoral et la perturbation de la sédimentation. De plus, il a été démontré que l'activité des bateaux affecte la clarté de l'eau et peut être une source de nutriments et de croissance d'algues dans les écosystèmes aquatiques.

Transport Canada publication would improve navigation safety by ensuring that changes to technical requirements for signage can be disseminated faster to authorities responsible for posting such signage on their bodies of water and ensure that new or amended restrictions are clearly communicated to the local boating community.

**Designation authority**

Designating the port enforcement officers employed by the Port of Windsor as enforcement agents under the Regulations would be beneficial to the city’s law enforcement operations and would result in enhanced oversight of the restricted areas within the limits of the Windsor Port Authority, ensuring safe navigation during boating season.

**Administrative corrections**

The objectives of the proposed amendments for correcting geographic coordinates are to ensure that the most reliable and up-to-date information is contained within the Regulations. There may be marginal safety benefits realized by correcting geographic coordinates listed in the Schedules to the Regulations. These corrections would allow water body users to know the correct locations of the restrictions and to act accordingly in those areas to ensure the safety and protection of all users, the environment, and the public interest. There would be minimal savings for concerned authorities/enforcement agencies through reduced compliance calls regarding confusion in geographic location identifiers.

**Cost-benefit statement**

Number of years: 10 (2024 to 2033)  
 Base year for costing: 2022  
 Present value base year: 2024  
 Discount rate: 7%

signalisation dans une publication existante de Transports Canada amélioreraient la sécurité de la navigation en garantissant que les modifications apportées aux exigences techniques en matière de signalisation puissent être diffusées plus rapidement aux administrations responsables de l’affichage de cette signalisation sur leurs plans d’eau et s’assurer que ces restrictions nouvelles ou modifiées soient clairement communiquées à la communauté nautique locale.

**Pouvoir de désignation**

La désignation des agents de l’autorité du port employés par l’Administration portuaire de Windsor en tant qu’agents de l’autorité en vertu du Règlement serait bénéfique pour les opérations d’application de la loi de la Ville et entraînerait une meilleure surveillance des zones réglementées dans les limites de l’Administration portuaire de Windsor, garantissant ainsi une navigation sûre pendant la saison de navigation.

**Corrections administratives**

Les objectifs des modifications proposées pour la correction des coordonnées géographiques sont de garantir que les informations les plus fiables et les plus récentes figurent dans le Règlement. La correction des coordonnées géographiques énumérées dans les annexes du Règlement peut présenter des avantages marginaux en matière de sécurité. Ces corrections permettraient aux utilisateurs des plans d’eau de connaître les emplacements exacts touchés par les restrictions et d’agir en conséquence dans ces zones afin d’assurer la sécurité et la protection de tous les utilisateurs, de l’environnement et de l’intérêt public. Il y aurait des économies minimales pour les administrations et les organismes chargés de l’application des lois concernés grâce à la réduction du nombre d’appels de conformité concernant la confusion dans les identificateurs de localisation géographique.

**Énoncé des coûts et avantages**

Nombre d’années : 10 (de 2024 à 2033)  
 Année de référence pour l’établissement des coûts : 2022  
 Année de référence de la valeur actuelle : 2024  
 Taux d’actualisation : 7 %

**Table 2: Monetized costs<sup>15</sup>**

Impacted stakeholder	Description of cost	2024	Annual average (2025–2032)	2033	Total (Present value)	Annualized value
Local authorities	Preparing and submitting applications for Subsection 2(4)	\$0	\$125,298	\$48,595	\$1,050,975	\$149,635
	Preparing and submitting applications for wake surfing	\$0	\$125,298	\$48,595	\$1,050,975	\$149,635

<sup>15</sup> Figures may not add up to totals due to rounding.

Impacted stakeholder	Description of cost	2024	Annual average (2025–2032)	2033	Total (Present value)	Annualized value
	New signage for Schedule 7.1	\$97,650	\$3,471	\$2,529	\$127,946	\$18,217
	Restrictions on Big Tug Harbour	\$3,125	\$541	\$394	\$7,849	\$1,117
	Restrictions on Richelieu River	\$282,000	\$14,928	\$10,879	\$412,305	\$58,703
	Restrictions on Saint-Maurice River	\$70,000	\$9,382	\$2,720	\$147,777	\$21,040
	Restrictions on Duhamel Lake	\$19,037	\$1,866	\$1,360	\$35,325	\$5,029
	Restrictions on Pinawa Channel and Lee River	\$82,125	\$10,546	\$5,997	\$172,488	\$24,558
	<i>Sub-total (local authorities)</i>	<b>\$553,937</b>	<b>\$291,329</b>	<b>\$121,068</b>	<b>\$3,005,639</b>	<b>\$427,935</b>
Port Authority	Completing TC training	\$2,094	\$0	\$0	\$2,094	\$298
Transport Canada	Updating TC training	\$252	\$0	\$0	\$252	\$36
	Administering TC training	\$378	\$0	\$0	\$378	\$54
	Reviewing and approving applications for subsection 2(4)	\$0	\$9,524	\$3,694	\$79,883	\$11,374
	Reviewing and approving applications wake surfing	\$0	\$9,524	\$3,694	\$79,883	\$11,374
	<i>Sub-total (Transport Canada)</i>	<b>\$629</b>	<b>\$19,047</b>	<b>\$7,387</b>	<b>\$162,489</b>	<b>\$23,135</b>
All stakeholders	Total costs	<b>\$556,660</b>	<b>\$310,377</b>	<b>\$128,455</b>	<b>\$3,168,128</b>	<b>\$451,070</b>

Tableau 2 : Coûts monétaires<sup>15</sup>

Intervenant concerné	Description du coût	2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	2033	Total (valeur actuelle)	Valeur actualisée
Administrations locales	Préparer et soumettre les demandes concernant le paragraphe 2(4)	0 \$	125 298 \$	48 595 \$	1 050 975 \$	149 635 \$
	Préparer et soumettre les demandes concernant le surf sur le sillage	0 \$	125 298 \$	48 595 \$	1 050 975 \$	149 635 \$
	Nouvelle signalisation concernant l'annexe 7.1	97 650 \$	3 471 \$	2 529 \$	127 946 \$	18 217 \$
	Restrictions concernant le havre Big Tug	3 125 \$	541 \$	394 \$	7 849 \$	1 117 \$
	Restrictions concernant la rivière Richelieu	282 000 \$	14 928 \$	10 879 \$	412 305 \$	58 703 \$
	Restrictions concernant la rivière Saint-Maurice	70 000 \$	9 382 \$	2 720 \$	147 777 \$	21 040 \$
	Restrictions concernant le lac Duhamel	19 037 \$	1 866 \$	1 360 \$	35 325 \$	5 029 \$
	Restrictions concernant le chenal Pinawa et la rivière Lee	82 125 \$	10 546 \$	5 997 \$	172 488 \$	24 558 \$
	<i>Sous-Total (Administrations locales)</i>	<b>553 937 \$</b>	<b>291 329 \$</b>	<b>121 068 \$</b>	<b>3 005 639 \$</b>	<b>427 935 \$</b>
Administration portuaire	Terminer la formation de TC	2 094 \$	0 \$	0 \$	2 094 \$	298 \$

<sup>15</sup> Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.



Intervenant concerné	Description du coût	2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	2033	Total (valeur actuelle)	Valeur actualisée
Transports Canada	Mettre à jour la formation de TC	252 \$	0 \$	0 \$	252 \$	36 \$
	Administrer la formation de TC	378 \$	0 \$	0 \$	378 \$	54 \$
	Examiner et approuver les demandes concernant le paragraphe 2(4)	0 \$	9 524 \$	3 694 \$	79 883 \$	11 374 \$
	Examiner et approuver les demandes concernant le surf sur le sillage	0 \$	9 524 \$	3 694 \$	79 883 \$	11 374 \$
	<b>Sous-Total (Transports Canada)</b>	<b>629 \$</b>	<b>19 047 \$</b>	<b>7 387 \$</b>	<b>162 489 \$</b>	<b>23 135 \$</b>
Tous les intervenants	Coûts totaux	<b>556 660 \$</b>	<b>310 377 \$</b>	<b>128 455 \$</b>	<b>3 168 128 \$</b>	<b>451 070 \$</b>

### Qualitative impacts

#### Positive impacts

- Wake surfing restrictions could increase leisure for some users as the wake produced by wake surfing can prove to be unsafe for other recreational activities.
- The new restrictions on the six bodies of water are expected to create a safer and more enjoyable experience for water users and reduce impacts on the environment.
- Designating the port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement agents would result in enhanced oversight of the restricted areas within the limits of the Windsor Port Authority, ensuring safe navigation during boating season.
- The administrative corrections of the geographical coordinates may result in marginal safety benefits realized by correcting geographic coordinates listed in the Schedules to the Regulations.

#### Negative impacts

- Local businesses that provide services related to towing activities would be impacted due to the new wake surfing restrictions.
- Boat users on the impacted bodies of water would be impacted as they would now experience limitations on some of their activities.

#### Small business lens

Analysis conducted under the small business lens concluded that there would be no associated impacts on businesses.

### Incidences qualitatives

#### Incidences positives

- Les restrictions imposées au surf sur le sillage pourraient accroître les possibilités de loisirs pour certains utilisateurs, car le sillage produit par le surf sur le sillage peut s'avérer dangereux pour d'autres activités de loisirs.
- Les nouvelles restrictions sur les six plans d'eau devraient permettre aux usagers de vivre une expérience plus sûre et plus agréable et de réduire l'impact sur l'environnement.
- La désignation des agents de l'autorité du port employés par l'Administration portuaire de Windsor en tant qu'agents de l'autorité permettrait de renforcer la surveillance des zones réglementées dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor, garantissant ainsi la sécurité de la navigation pendant la saison de navigation de plaisance.
- Les corrections administratives des coordonnées géographiques peuvent entraîner des avantages marginaux sur le plan de la sécurité en corrigeant les coordonnées géographiques énumérées dans les annexes du Règlement.

#### Incidences négatives

- Les entreprises locales qui fournissent des services liés aux activités de remorquage seraient touchées par les nouvelles restrictions en matière de surf sur le sillage.
- Les utilisateurs de bateaux sur les plans d'eau concernés seraient touchés par les restrictions imposées à certaines de leurs activités.

#### Lentille des petites entreprises

L'analyse menée dans le cadre de la lentille des petites entreprises a conclu qu'il n'y aurait pas d'impact sur les entreprises.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as the proposed amendments would not result in an incremental change in administrative burden for business.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. Local authorities are responsible for regulatory enforcement. When filing an application for new restrictions under the Regulations, local authorities must agree to apply and be responsible for new restrictions within their jurisdiction.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. In general, no important environmental effects are anticipated as a result of this proposal. It should be noted that marginal benefits may be expected from the new restrictions on wake surfing in terms of alleviating shoreline erosion. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

### *Gender-based analysis plus*

Due to a lack of data on body of water users across the country, a qualitative assessment of gender, demographic and regional characteristics was the only feasible option for analysis. At any given time, the demographic characteristics of body of water users can differ significantly.

Based on unofficial data and general assumption, the restriction on wake surfing is expected to differentially and disproportionately impact water body users on the basis of age, specifically on youth who are recognized as the segment of the population who participate in greater numbers in wake surfing activities. The restriction would specifically result in a loss of leisure opportunity for wake surfers on sections of bodies of water or bodies of water entirely, and in some circumstances on times of the day where wake surfing is allowed.

The proposed amendments are also expected to provide greater clarity and certainty about Indigenous rights in

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les modifications proposées n'entraîneraient pas de changement supplémentaire de la charge administrative pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les modifications ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum formel de coopération réglementaire. Les administrations locales sont responsables de l'application de la réglementation. Lors du dépôt d'une demande de nouvelle restriction en vertu du Règlement, les administrations locales doivent accepter d'appliquer et d'être responsables des nouvelles restrictions dans leur juridiction.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique (2013), le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi pour cette proposition et une évaluation du transport durable a été réalisée. En général, aucun effet environnemental important n'est prévu à la suite de cette proposition. Il convient de noter que les nouvelles restrictions imposées au surf sur le sillage ne devraient avoir qu'un effet marginal sur la réduction de l'érosion du littoral. L'évaluation a pris en compte les effets potentiels sur les objectifs environnementaux de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD).

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

En raison du manque de données sur les utilisateurs de plans d'eau à travers le pays, une évaluation qualitative des caractéristiques de genre, démographiques et régionales était la seule option possible pour l'analyse. À tout moment, les caractéristiques démographiques des utilisateurs de plans d'eau peuvent varier de manière significative.

Sur la base de données non officielles et d'une hypothèse générale, la restriction du surf sur le sillage devrait avoir un impact différentiel et disproportionné sur les utilisateurs des plans d'eau en fonction de l'âge, en particulier sur les jeunes qui sont reconnus comme le segment de la population qui participe en plus grand nombre aux activités de surf sur le sillage. La restriction entraînerait spécifiquement une perte de possibilités de loisirs pour les surfeurs sur le sillage sur des sections de plans d'eau ou des plans d'eau entiers, et dans certaines circonstances à des moments de la journée où le surf sur le sillage est autorisé.

Les modifications proposées devraient également fournir une plus grande clarté et une plus grande certitude quant

areas with restrictions prohibiting all or certain types of vessels, which is expected to have a positive impact for Indigenous peoples.

The remaining proposed regulatory amendments in terms of prohibiting access to certain bodies of water, limiting speeds or prohibiting types of vessels are not expected to have any other differential impacts on the basis of identity factors, such as sex, gender, sexuality, race, religion, etc. Similar to how rules of the road apply to all individuals driving a vehicle or using a roadway, these restrictions, and their enforcement, apply to any vessel users of a body of water with navigational restrictions.

Prior to submitting applications for restrictions, local authorities attempt other types of mitigation measures. Local authorities also determine how to balance permissible activities on local bodies of water against the consideration of numerous factors, including safety and environmental risks and overall user enjoyment.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The proposed Regulations would come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Local authorities in Manitoba, Ontario and Quebec who have applied for restrictions would be informed by Regional Office of Boating Safety officials via a direct call to the sponsor of the application of the coming into force of the proposed Regulations once they are published and of their responsibilities as a local authority now administering restrictions on bodies of water under their jurisdiction. These responsibilities include

- informing the public and waterway users about the restrictions;
- creating, installing, and maintaining signage, including incurring all costs; and
- enforcing compliance.

Matters pertaining to navigation and shipping fall under the jurisdiction of the federal government, and the philosophy behind the Regulations is one of partnership between federal, provincial, and local governments. Through an existing program, regional TC officials provide regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their functions.

In anticipation of the amendments, TC, through the applicable regional Office of Boating Safety officials, will provide

aux droits des Autochtones dans les zones où des restrictions interdisent tout type ou certains types de bâtiments, ce qui devrait avoir un impact positif pour les peuples autochtones.

Les autres modifications réglementaires proposées en termes d'interdiction d'accès à certains plans d'eau, de limitation de vitesse ou d'interdiction de types de bâtiments ne devraient pas avoir d'autres impacts différentiels sur la base de facteurs identitaires, tels que le sexe, le genre, la sexualité, la race, la religion, etc. De même que le code de la route s'applique à tous les individus conduisant un véhicule ou utilisant une route, ces restrictions, et leur application, s'appliquent à tous les utilisateurs d'un plan d'eau soumis à des restrictions de navigation.

Avant de soumettre des demandes de restrictions, les administrations locales tentent d'autres types de mesures d'atténuation. Les administrations locales déterminent également comment équilibrer les activités autorisées sur les plans d'eau locaux par rapport à la prise en compte de nombreux facteurs, notamment les risques pour la sécurité et l'environnement et le plaisir général des utilisateurs.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de services**

Le Règlement proposé entrera en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les administrations locales du Manitoba, de l'Ontario et du Québec qui ont demandé des restrictions seraient informées, par les responsables du Bureau régional de la sécurité nautique via un appel au responsable de la demande de restriction, de l'entrée en vigueur du projet de règlement une fois qu'il sera publié et de leurs responsabilités en tant qu'administrations locales qui administrent maintenant des restrictions sur les plans d'eau relevant de leur compétence. Ces responsabilités comprennent :

- l'information du public et des usagers de la voie navigable sur les restrictions;
- la création, l'installation et l'entretien de la signalisation, y compris l'engagement de tous les coûts;
- faire respecter la conformité.

Les questions relatives à la navigation et au transport maritime relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, et la logique qui sous-tend le Règlement est celle d'un partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux. Dans le cadre d'un programme existant, les fonctionnaires régionaux de Transports Canada organisent des séances d'information sur la réglementation et apportent d'autres formes de soutien aux organismes locaux chargés de l'application de la réglementation.

En prévision des modifications, TC, par l'intermédiaire des responsables régionaux du Bureau de la sécurité nautique,

training to the future designated enforcement officers who will be authorized to enforce the Regulations. Regional Office of Boating Safety officials are available to provide additional training or support, as required. Enforcement officers have a range of tools available to them and the latitude to apply an appropriate tool to a particular violation. These tools include, but are not limited to, providing educational information, fostering awareness of what constitutes safe boating, the ability to issue a warning or multiple warnings and, if required, issuing tickets with fines. The decision on how to proceed is left solely to the judgment of the enforcement officer. The table in section 16 of the Regulations sets out the persons or classes of persons that are appointed or specified as enforcement officers under these Regulations and section 17 further details the powers delegated to them.

In the future, any amendments to the signage requirements would involve updating the [Signage Guide](#), which would be incorporated by reference into the Regulations. Updates would be communicated to stakeholders via email notification from TC's Canadian Marine Advisory Council distribution list and the regional Office of Boating Safety distribution lists. The email would include a detailed list of all relevant changes and a link to the Transport Publication which is available at no cost on TC's website. Additionally, the TC website would include a NEW heading with the date and details of each amendment in both English and French so that users are aware of any changes since the last time they may have visited the website. All changes to the Signage Guide would be appropriately reviewed and validated to ensure that they remain consistent with the *Canada Shipping Act 2001* and regulations. The Guide would remain available to stakeholders free of charge on the TC website in both English and French. TP15400E is currently available in an accessible format.

The *Contravention Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations, including regulations made under the CSA 2001. A schedule to the *Contraventions Regulations* sets out specific contravention amounts to a maximum of \$500 for violations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. While proposed amendments to the Regulations would remove restrictions on wake surfing from Schedule 7 and set them out in a new Schedule, tickets for contravening these restrictions would not be issued until consequential amendments to the *Contravention Regulations* come into force, following publication of these proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part II.

offrir une formation aux futurs agents de l'autorité désignés qui seront autorisés à appliquer le Règlement. Les responsables régionaux du Bureau de la sécurité nautique sont disponibles pour fournir une formation ou un soutien supplémentaire, le cas échéant. Les agents de l'autorité chargés de l'application du Règlement disposent d'un éventail d'outils et de la latitude nécessaire pour appliquer un outil approprié à une infraction particulière. Ces outils comprennent, entre autres, la fourniture d'informations éducatives, la sensibilisation à la sécurité nautique, la possibilité d'émettre un ou plusieurs avertissements et, le cas échéant, l'émission de contraventions assortis d'amendes. La décision sur la manière de procéder est laissée à la seule appréciation de l'agent de l'autorité chargé de l'application du Règlement. Le tableau de l'article 16 du Règlement présente les personnes ou les catégories de personnes qui sont nommées ou spécifiées en tant qu'agents de l'autorité en vertu de ce Règlement et l'article 17 détaille les pouvoirs qui leur sont délégués.

À l'avenir, toute modification des exigences en matière de signalisation impliquerait la mise à jour du [Guide de signalisation](#), qui serait intégré par renvoi dans le Règlement. Les mises à jour seraient communiquées aux intervenants au moyen d'un avis par courriel envoyé à partir de la liste de distribution du Conseil consultatif maritime canadien de TC et des listes de distribution régionales du Bureau de la sécurité nautique. Le courriel comprendrait une liste détaillée de tous les changements pertinents et un lien vers la publication sur les transports qui est disponible sans frais sur le site Web de TC. De plus, le site Web de TC inclurait un NOUVEAU titre avec la date et les détails de chaque modification en anglais et en français afin que les utilisateurs soient au courant de tout changement survenu depuis leur dernière visite sur le site Web. Toutes les modifications apportées au Guide de signalisation seraient examinées et validées de manière appropriée pour s'assurer qu'elles restent conformes à la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, et à ses règlements. Le Guide demeurerait disponible gratuitement pour les intervenants sur le site Web de TC en anglais et en français. TP15400F est actuellement disponible dans un format accessible.

Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, fixe les montants des amendes prescrites pour les contraventions aux règlements, y compris les règlements pris en vertu de la LMMC 2001. Une annexe au *règlement sur les contraventions* fixe les montants spécifiques des contraventions, jusqu'à un maximum de 500 \$. L'application de la loi se fait au moyen d'une condamnation sommaire ou d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Bien que les modifications proposées au Règlement supprimeraient les restrictions de surf sur le sillage de l'annexe 7 et les énonceraient dans une nouvelle annexe, les contraventions pour infraction à ces restrictions ne seraient pas données avant l'entrée en vigueur des modifications corrélatives au

**Contact**

*Vessel Operation Restriction Regulations*  
Manager  
Legislative, Regulatory and International Affairs  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

*Règlement sur les contraventions*, après la publication de ces modifications proposées dans la *Gazette du Canada*, Partie II.

**Personne-ressource**

Gestionnaire  
*Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*  
Affaires législatives, réglementaires et internationales  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* under subsection 136(1)<sup>a</sup> of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>b</sup>.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Manager, Legislative, Regulatory and International Affairs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)).

Ottawa, June 8, 2023

Wendy Nixon  
Assistant Clerk of the Privy Council

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 136(1)<sup>a</sup> de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à la gestionnaire, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)).

Ottawa, le 8 juin 2023

La greffière adjointe du Conseil privé  
Wendy Nixon

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 29, s. 18

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 29, art. 18

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 26

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

### Amendments

**1 (1) Subsection 2(4) of the *Vessel Operation Restriction Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**(4)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion that has an engine power greater than the maximum engine power set out in column 4 of Schedule 4 in the waters described in columns 1 to 3 of that Schedule.

**(2) Subsection 2(6) of the Regulations is replaced by the following:**

**(6)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7 for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, except during the permitted hours set out in that Schedule.

**(6.1)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described Schedule 7.1 for the purpose of allowing a person to wake surf, except during the permitted hours set out in that Schedule.

**2 Subsection 3(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:**

**(b)** a person who holds a provincial or federal fishing permit and whose livelihood depends on fishing; or

**(c)** a person who is operating a vessel for the purpose of exercising a right recognized and affirmed by section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

**3 Paragraph 5(a) of the Regulations is replaced by the following:**

**(a)** the placement has been authorized by the Minister under subsection 6(1) and, except in the case of a sign that provides information with respect to a restriction referred to in subsection 2(7) or section 14, the sign meets the requirements set out in the standard entitled *Signage Requirements and Recommendations – Vessel Operation Restriction Regulations*, published by the Department of Transport, as amended from time to time; or

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

### Modifications

**1 (1) Le paragraphe 2(4) du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**(4)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 de l'annexe 4 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale mentionnée à la colonne 4.

**(2) Le paragraphe 2(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(6)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées qui y sont mentionnées.

**(6.1)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7.1 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans le but de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage de ce bâtiment, sauf durant les heures autorisées qui y sont mentionnées.

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

**b)** au titulaire d'un permis de pêche provincial ou fédéral dont la pêche est le moyen de subsistance;

**c)** à la personne qui utilise un bâtiment pour l'exercice d'un droit reconnu et confirmé par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

**3 L'alinéa 5a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a)** le ministre a autorisé l'installation de la pancarte en vertu du paragraphe 6(1) et, à l'exception d'une pancarte sur laquelle figurent des renseignements concernant une restriction prévue au paragraphe 2(7) ou à l'article 14, celle-ci est conforme à la norme intitulée *Exigences et recommandations en matière de signalisation – Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives;

<sup>1</sup> SOR/2008-120

<sup>1</sup> DORS/2008-120

**4 Paragraph 6(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) maintain the sign, while the sign is in place, in the form required by the standard entitled *Signage Requirements and Recommendations – Vessel Operation Restriction Regulations*, published by the Department of Transport, as amended from time to time.

**5 Sections 8 and 9 of the Regulations are repealed.**

**6 (1) The portion of items 16 and 17 of the table to section 16 of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Persons or classes of persons
16	A person employed as community safety officer by the Saskatchewan Ministry of Corrections, Policing and Public Safety and appointed as special constable under Saskatchewan's <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, c. P-15.01
17	A person employed as conservation officer by the Saskatchewan Ministry of Corrections, Policing and Public Safety and appointed as special constable under Saskatchewan's <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, c. P-15.01

**(2) The portion of item 18 of the table to section 16 of the French version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
18	Constable spécial ou inspecteur municipal des entités suivantes au Québec : municipalité d'Austin, municipalité d'Ayer's Cliff, canton de Potton, canton de Stanstead, canton de Hatley, municipalité de Hatley, ville de Magog, municipalité régionale de comté de Memphrémagog, municipalité du village de North Hatley, municipalité d'Ogden, municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, municipalité d'Adstock, municipalité de Lambton, municipalité de Saint-Romain, municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine, municipalité de Sainte-Praxède, municipalité de Stornoway, ville de Lac-Brome, municipalité de Saint-Ferdinand, municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, ville d'Estérel, ville de Sainte-Agathe-des-Monts, municipalité du canton d'Orford, municipalité de Saint-Hippolyte, municipalité d'Ivry-sur-le-Lac et municipalité de Lac-Simon

**4 L'alinéa 6(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) de la conserver, tant qu'elle demeure en place, dans la forme exigée par la norme intitulée *Exigences et recommandations en matière de signalisation – Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives.

**5 Les articles 8 et 9 du même règlement sont abrogés.**

**6 (1) Le passage des articles 16 et 17 du tableau de l'article 16 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
16	Personne employée comme agent de la paix communautaire par le ministère des Services correctionnels, des Services de police et de la Sécurité publique de la Saskatchewan et nommée à titre d'agent de police spécial en vertu de la loi de la Saskatchewan intitulée <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, ch. P-15.01
17	Personne employée comme agent de conservation par le ministère des Services correctionnels, des Services de police et de la Sécurité publique de la Saskatchewan et nommée à titre d'agent de police spécial en vertu de la loi de la Saskatchewan intitulée <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, ch. P-15.01

**(2) Le passage de l'article 18 du tableau de l'article 16 de la version française du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
18	Constable spécial ou inspecteur municipal des entités suivantes au Québec : municipalité d'Austin, municipalité d'Ayer's Cliff, canton de Potton, canton de Stanstead, canton de Hatley, municipalité de Hatley, ville de Magog, municipalité régionale de comté de Memphrémagog, municipalité du village de North Hatley, municipalité d'Ogden, municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, municipalité d'Adstock, municipalité de Lambton, municipalité de Saint-Romain, municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine, municipalité de Sainte-Praxède, municipalité de Stornoway, ville de Lac-Brome, municipalité de Saint-Ferdinand, municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, ville d'Estérel, ville de Sainte-Agathe-des-Monts, municipalité du canton d'Orford, municipalité de Saint-Hippolyte, municipalité d'Ivry-sur-le-Lac et municipalité de Lac-Simon

**(3) The table to section 16 of the Regulations is amended by adding the following after item 28:**

	Column 1	Column 2
Item	Persons or classes of persons	Geographic location
29	An enforcement officer appointed under the <i>Canada Marine Act</i> and employed by the Windsor Port Authority	Windsor Port

**7 The portion of item 16 under the heading “North-east Region” of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

	Column 1
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description
16	That part of Wabamun Lake that is a zone extending 100 m into the lake from the shoreline of the area indicated by signs and buoys to be the Wabamun Lake Provincial Park beach area or swim area

**8 The portion of item 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:**

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
4	That part of Big Tub Harbour, Tobermory, west of a line connecting a point at coordinates 45°15'23.4" 81°40'44.8" and a point at coordinates 45°15'19.7" 81°40'42.4"	45°15'23.21" 81°40'36.52"

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
4	La partie du havre Big Tub à Tobermory, située à l'ouest de la ligne reliant un point situé par 45°15'23,4" 81°40'44,8" et un point situé par 45°15'19,7" 81°40'42,4"	45°15'23,21" 81°40'36,52"

**9 The portion of items 5 and 6 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

	Column 3
Item	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
5	45°15'23.21" 81°40'36.52"

**(3) Le tableau de l'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 28, de ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Personnes ou catégories de personnes	Lieu géographique
29	Agent de l'autorité nommé en vertu de la <i>Loi maritime du Canada</i> et employé par l'Administration portuaire de Windsor	Le port de Windsor

**7 Le passage de l'article 16, sous l'intertitre « Région du nord-est », de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description
16	La partie du lac Wabamun qui constitue une zone de 100 m à partir de la section de la rive qui est désignée par des bouées et des pancartes comme étant la plage et la zone de baignade du parc provincial du lac Wabamun

**8 Le passage de l'article 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
4	La partie du havre Big Tub à Tobermory, située à l'ouest de la ligne reliant un point situé par 45°15'23,4" 81°40'44,8" et un point situé par 45°15'19,7" 81°40'42,4"	45°15'23,21" 81°40'36,52"

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
4	La partie du havre Big Tub à Tobermory, située à l'ouest de la ligne reliant un point situé par 45°15'23,4" 81°40'44,8" et un point situé par 45°15'19,7" 81°40'42,4"	45°15'23,21" 81°40'36,52"

**9 Le passage des articles 5 et 6 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
5	45°15'23,21" 81°40'36,52"



Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
6	45°15'23.21" 81°40'36.52"

**10 Part 6 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 39:**

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
6	45°15'23,21" 81°40'36,52"

**10 La partie 6 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 39, de ce qui suit :**

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name
40	That part of the Richelieu River from Jeannotte Island at coordinates 45°38'51.3" 73°12'07" to Cerfs Island at coordinates 45°38'43.7" 73°12'06.3"	Richelieu River

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Nom local
40	La partie de la rivière Richelieu entre l'île Jeannotte située par 45°38'51,3" 73°12'07" et l'île aux Cerfs située par 45°38'43,7" 73°12'06,3"	Rivière Richelieu

**11 The heading of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

**Waters on Which Power-driven Vessels and Vessels Driven by Electrical Propulsion Are Subject to an Engine Power Limit**

**12 Part 2 of Schedule 6 to the Regulations is amended by adding, under the heading "Georgian Bay Area", the following after item 28:**

**11 Le titre de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale**

**12 La partie 2 de l'annexe 6 du même règlement est modifiée par adjonction, sous l'intertitre « Région de la baie Georgienne », après l'article 28, de ce qui suit :**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Specific Location	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
29	That part of Big Tub Harbour, Tobermory, from the shore to a line connecting a point at coordinates 45°15'29" 81°40'21" and a point at coordinates 45°15'29" 81°40'02", except for the waters described in items 4, 5 and 6 of Part 2 of Schedule 1		45°15'23.21" 81°40'36.52"

Maximum Speed in km/h Over the Ground

10

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
29	La partie du havre Big Tub, à Tobermory, qui va de la rive à une ligne reliant un point situé aux coordonnées 45°15'29" 81°40'21" et un point situé aux coordonnées 45°15'29" 81°40'02", sauf les eaux décrites aux articles 4, 5 et 6 de la partie 2 de l'annexe 1		45°15'23,21" 81°40'36,52"	10

**13 The portion of item 258 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description
258	Bleu Lake, within 20 m of the shore, except where power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion that have an aggregate maximum power greater than 7.5 kW are prohibited in accordance with item 252 of Part 5 of Schedule 3 (see Note 4)

**13 Le passage de l'article 258 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description
258	Lac Bleu, à 20 m ou moins de la rive, sauf à l'endroit où les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW sont interdits par l'article 252 de la partie 5 de l'annexe 3 (voir note 4)

**14 Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is amended by adding the following after item 339:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)	Column 4 Maximum Speed in km/h Over the Ground
340	That part of the Saint-Maurice River between a line connecting points at coordinates 46°22'13.51" 72°34'39.44" and 46°22'07.51" 72°34'44.60" and a line connecting points at coordinates 46°22'05.20" 72°33'26.81" and 46°21'55.38" 72°33'27.93"	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	10
341	That part of the Saint-Maurice River between a line connecting points at coordinates 46°22'05.20" 72°33'26.81" and 46°21'55.38" 72°33'27.93" and a line beginning at a point at coordinates 46°21'34.05" 72°30'24.82" to a point at coordinates 46°21'23.32" 72°30'24.24" and ending at a point at coordinates 46°20'50.87" 72°31'50.70", except where the speed limit set out in item 342 applies and where the prohibition set out in item 8 of Part 6 of Schedule 1 applies	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	5
342	That part of the Saint-Maurice River that is south of Saint-Christophe Island between a line connecting points at coordinates 46°21'57.01" 72°32'48.81" and 46°21'47.88" 72°32'56.34" and a line connecting points at coordinates 46°21'32.88" 72°32'08.44" and 46°21'23.83" 72°32'20.05"	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	10
343	Within 60 m from the shore of Duhamel Lake	Duhamel Lake	46°08'31" 74°38'16"	10
344	Duhamel Lake outside the zone described in item 343	Duhamel Lake	46°08'31" 74°38'16"	30
345	Within 50 m from the shore of the Richelieu River between the points at coordinates 45°49'43.7" 73°08'27.5" and 45°37'40.3" 73°11'06.5"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)	Maximum Speed in km/h Over the Ground
346	That part of the Richelieu River from the Bellevue Campsite at coordinates 45°38'01.8" 73°11'17.4" to the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
347	That part of the Richelieu River from the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1" to the Saint-Charles cable ferry at coordinates 45°41'38" 73°11'22.5"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
348	That part of the Richelieu River from 500 m upstream of the Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu water intake at coordinates 45°46'17.1" 73°10'35.3" to 300 m downstream of the Saint-Denis cable ferry at coordinates 45°47'18.6" 73°09'42.4"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
349	That part of the Richelieu River between the points at coordinates 45°49'43.7" 73°08'27.5" and 45°37'40.3" 73°11'06.5" outside the zones described in items 345, 346, 347 and 348 and item 40 of Part 6 of Schedule 2	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	50

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )	Vitesse maximale sur le fond (km/h)
340	La partie de la rivière Saint-Maurice située entre une ligne reliant le point situé par 46°22'13,51" 72°34'39,44" au point situé par 46°22'07,51" 72°34'44,60" et une ligne reliant le point situé par 46°22'05,20" 72°33'26,81" au point situé par 46°21'55,38" 72°33'27,93"	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	10
341	La partie de la rivière Saint-Maurice située entre une ligne reliant le point situé par 46°22'05,20" 72°33'26,81" au point situé par 46°21'55,38" 72°33'27,93" et une ligne commençant au point situé par 46°21'34,05" 72°30'24,82", allant jusqu'à un point situé par 46°21'23,32" 72°30'24,24", puis jusqu'à un point situé par 46°20'50,87" 72°31'50,70", sauf là où s'appliquent la limite de vitesse prévue à l'article 342 ou l'interdiction décrite à l'article 8 de la partie 6 de l'annexe 1	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	5
342	La partie de la rivière Saint-Maurice située au sud de l'île Saint-Christophe entre une ligne reliant le point situé par 46°21'57,01" 72°32'48,81" au point situé par 46°21'47,88" 72°32'56,34" et une ligne reliant le point situé par 46°21'32,88" 72°32'08,44" et le point situé par 46°21'23,83" 72°32'20,05"	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	10
343	À 60 m ou moins de la rive du lac Duhamel	Lac Duhamel	46°08'31" 74°38'16"	10
344	Lac Duhamel, à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 343	Lac Duhamel	46°08'31" 74°38'16"	30
345	À 50 m ou moins de la rive de la rivière Richelieu, entre les points situés par 45°49'43,7" 73°08'27,5" et 45°37'40,3" 73°11'06,5"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
346	La partie de la rivière Richelieu depuis le camping Bellevue, aux coordonnées 45°38'01,8" 73°11'17,4", jusqu'au Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
347	La partie de la rivière Richelieu depuis l'Auberge Handfield, aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1" jusqu'au bac à câble de Saint-Charles, aux coordonnées 45°41'38" 73°11'22,5"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )	Vitesse maximale sur le fond (km/h)
348	La partie de la rivière Richelieu depuis 500 m en amont de la prise d'eau de la Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu, aux coordonnées 45°46'17,1" 73°10'35,3", jusqu'à 300 m en aval du bac à câble de Saint-Denis, aux coordonnées 45°47'18,6" 73°09'42,4"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
349	La partie de la rivière Richelieu située entre les points situés par 45°49'43,7" 73°08'27,5" et 45°37'40,3" 73°11'06,5", sauf les zones décrites aux articles 345, 346, 347 et 348, ainsi qu'à l'article 40 de la partie 6 de l'annexe 2	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	50

**15 The portion of item 26 under the heading "Northeast Region" of Part 5 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 2 is replaced by the following:**

	Column 1	Column 2
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local Name
26	That part of Wabamun Lake known locally as Moonlight Bay at coordinates 53°33'39" 114°26'50", which includes all waters northeast of the rail bridge that crosses Wabamun Lake	Moonlight Bay

**16 The heading of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:**

**Waters in Which Towing a Person on Any Sporting or Recreational Equipment Is Prohibited Except During the Permitted Hours**

**17 Part 5 of Schedule 7 to the Regulations is amended by adding the following after item 66:**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Permitted Hours	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
67	Duhamel Lake		46°08'31" 74°38'16"
68	That part of the Richelieu River described in items 345, 346, 347 and 348 of Part 3 of Schedule 6		45°42'43" 73°11'28"

**15 Le passage de l'article 26, sous l'intertitre « Région du nord-est », de la partie 5 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 2 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local
26	La partie du lac Wabamun connue localement sous le nom de Moonlight Bay, aux coordonnées 53°33'39" 114°26'50", ce qui comprend toutes les eaux situées au nord-est du pont ferroviaire qui traverse le lac Wabamun	Moonlight Bay

**16 Le titre de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées**

**17 La partie 5 de l'annexe 7 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 66, de ce qui suit :**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
69	That part of the Richelieu River described in item 349 of Part 3 of Schedule 6	all hours except from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays	45°42'43" 73°11'28"
70	That part of the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2" to the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1"		45°42'43" 73°11'28"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
67	Lac Duhamel		46°08'31" 74°38'16"
68	Les parties de la rivière Richelieu indiquées aux articles 345, 346, 347 et 348 de la partie 3 de l'annexe 6		45°42'43" 73°11'28"
69	La partie de la rivière Richelieu indiquée à l'article 349 de la partie 3 de l'annexe 6	En tout temps, sauf de 13 h à 17 h le samedi et le dimanche	45°42'43" 73°11'28"
70	La partie de la rivière Richelieu depuis le Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2", jusqu'à l'Auberge Handfield, aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1"		45°42'43" 73°11'28"

**18 Part 6 of Schedule 7 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:**

**18 La partie 6 de l'annexe 7 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
2	Pinawa Channel between the points at coordinates 50°12'56" 95°55'30.9" and 50°16'12" 95°52'46" (see Note 1)	Pinawa Channel	50°12'56" 95°55'30.9" to 50°16'12" 95°52'46"
3	Lee River within 100 m of the shore between the points at coordinates 50°18'41" 95°51'29" and 50°23'07.4" 95°49'38.3"	Lee River	50°18'41" 95°51'29" to 50°23'07.4" 95°49'38.3"

Note 1: This prohibition applies from 2:00 pm to 8:00 pm on Saturdays and Sundays.

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
2	Chenal Pinawa, entre les points situés par 50°12'56" 95°55'30,9" et par 50°16'12" 95°52'46" (voir note 1)	Chenal Pinawa	50°12'56" 95°55'30,9" à 50°16'12" 95°52'46"

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
<b>Article</b>	<b>Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description</b>	<b>Nom local</b>	
		<b>Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)</b>	
3	Rivière Lee, à 100 m ou moins de la rive entre les points situés par 50°18'41" 95°51'29" et par 50°23'07,4" 95°49'38,3"	Rivière Lee	50°18'41" 95°51'29" à 50°23'07,4" 95°49'38,3"

Note 1 : L'interdiction s'applique le samedi et le dimanche, entre 14 h et 20 h.

**19 The Regulations are amended by adding, after Schedule 7, the Schedule 7.1 set out in the schedule to these Regulations.**

**20 Schedule 9 to the Regulations is repealed.**

## Coming into Force

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

### SCHEDULE

(Section 19)

#### SCHEDULE 7.1

(subsection 2(6.1))

## Waters in Which Allowing a Person to Wake Surf Is Prohibited Except During the Permitted Hours

### PART 1

## Alberta

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Alberta Land Titles Act Reference System)
<i>Southern Region</i>			
1	Paine Lake	Mami Lake	2-28-W4
<i>Central Region</i>			
1	Unnamed reservoir	Blood Indian Creek Reservoir	17-26-9-W4

**19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 7, de l'annexe 7.1 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**20 L'annexe 9 du même règlement est abrogée.**

## Entrée en vigueur

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

### ANNEXE

(article 19)

#### ANNEXE 7.1

(paragraphe 2(6.1))

## Eaux dans lesquelles il est interdit de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

### PARTIE 1

## Alberta

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence de l'Alberta Land Titles Act)
<i>Région du sud</i>			
1	Lac Paine	Mami Lake	2-28-W4
<i>Région du centre</i>			
1	Réservoir sans nom	Blood Indian Creek Reservoir	17-26-9-W4

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Local Name	Location Reference (Alberta Land Titles Act Reference System)
<i>East Slopes Region</i>			
1	Rock Lake		52-2-W6
2	Chain Lakes, as indicated by signs		14,15-2-W5
<i>Northeast Region</i>			
1	Skeleton Lake, as indicated by signs		65-18,19-W4

## PART 2

## British Columbia

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	General Location	Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
1	Whiteswan Lake	Whiteswan Lake Provincial Park	50°08'23" 115°29'00"
2	That portion of Premier Lake south of a line extending from the southeast corner of Lot 11021 to the northwest corner of Lot 11869	northeast of Wasa	49°56'31" 115°39'20"
3	The Nicomekl River, from the railway trestle at Mud Bay to the dam west of King George Highway	Surrey	49°03'29" 122°52'10"
4	Heffley Lake, the narrows and small bays at each end of the lake as designated by the signs	northeast of Kamloops	50°49'55" 120°04'01"
5	Hidden Lake	east of Enderby	50°34'15" 118°49'16"
6	Whitetail Lake	approximately 15 km northwest of Canal Flats	50°13' 116°02'

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence de l'Alberta Land Titles Act)
<i>Région d'East Slopes</i>			
1	Lac Rock		52-2-W6
2	Lacs Chain, dans les zones indiquées par des pancartes		14,15-2-W5
<i>Région du nord-est</i>			
1	Lac Skeleton, dans les zones indiquées par des pancartes		65-18,19-W4

## PARTIE 2

## Colombie-Britannique

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
1	Lac Whiteswan	Parc provincial du lac Whiteswan	50°08'23" 115°29'00"
2	La partie du lac Premier au sud d'une ligne s'étendant du coin sud-est du lot 11021 jusqu'au coin nord-ouest du lot 11869	Au nord-est de Wasa	49°56'31" 115°39'20"
3	La rivière Nicomekl, à partir du pont sur chevalets de la voie ferrée dans la baie Mud jusqu'au barrage à l'ouest de la route King George	Surrey	49°03'29" 122°52'10"
4	Lac Heffley, les passages et petites baies à chaque extrémité du lac indiqués par des pancartes	Au nord-est de Kamloops	50°49'55" 120°04'01"
5	Lac Hidden	À l'est d'Enderby	50°34'15" 118°49'16"
6	Lac Whitetail	À environ 15 km au nord-ouest de Canal Flats	50°13' 116°02'

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	General Location	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)	Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
7	Parts of Green Lake as signed	Whistler	50°09' 122°57'	7	Les parties du lac Green indiquées par des pancartes	Whistler	50°09' 122°57'
8	Big Bar Lake	near Clinton	51°19' 121°48'	8	Lac Big Bar	À proximité de Clinton	51°19' 121°48'
9	Elk and Beaver Lakes and those parts of Elk and Beaver Lakes in the interlake area except between 11:00 a.m. and one hour before sunset unless a sporting, recreational or public event or activity for which a permit has been issued under these Regulations is being held	northwest of Victoria	48°32' 123°24'	9	Les lacs Elk et Beaver et les parties des lacs Elk et Beaver qui se trouvent dans l'interlac, sauf entre 11 h et une heure avant le coucher du soleil s'il n'y a aucune activité ni événement sportif, récréatif ou public pour lequel un permis a été délivré en vertu du présent règlement	Nord-ouest de Victoria	48°32' 123°24'
10	The waters of the Columbia River and its tributaries lying within the flood plain of the Columbia River north of a point at 50°21'13.4" 115°52'51.9" (approximately 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs) and south and east of a point at 51°28'48" 117°09'33", on the northernmost tip of a small island (approximately 1.8 km south of Trans-Canada Highway bridge at Donald) but excluding the waters of Windermere Lake	Columbia River main channel	50°55'04.3" 116°22'47.9"	10	Les eaux du fleuve Columbia et ses tributaires se trouvant dans la plaine inondable du fleuve Columbia au nord du point situé par 50°21'13,4" 115°52'51,9" (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs) et au sud et à l'est d'un point situé par 51°28'48" 117°09'33", sur la pointe la plus au nord d'une petite île (à environ 1,8 km au sud du pont de la Transcanadienne à Donald) à l'exclusion des eaux du lac Windermere	Chenal principal du fleuve Columbia	50°55'04,3" 116°22'47,9"



## PART 3

## Ontario

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
1	North Branch Muskoka River from Bracebridge Falls to the mouth of the Muskoka River	45°02'23" 79°18'28" to 45°01'30" 79°23'35"	45°02' 79°19'
2	Joseph River connecting Lake Joseph to Lake Rosseau from the Ames Point entrance at 45°09'58" 79°41'42" to Joseph River Shoal at 45°08'28" 79°38'50"		45°08' 79°39'
3	Shadow River		45°15' 79°39'
4	South Branch Muskoka River from the intersection with the Muskoka River to Muskoka Falls	45°00' 79°18'	45°02' 79°19'
5	Indian River except for the part known as Mirror Lake		45°06' 79°34'
6	The narrow channel of Twelve Mile Bay between the coordinates set out in column 2, in Muskoka District	45°04'52" 79°58'00" to 45°04'52" 79°57'45"	45°05' 80°00'
7	That part of the Magnetawan River fronting the Village of Magnetawan, Municipality of Magnetawan	45°39'40" 79°38'50" to 45°40'00" 79°38'20"	45°46' 80°37'
8	That part of the Burnt River, Somerville Twp, Victoria County, from Lot 11, Concessions 6 and 7, to the entrance of Goose Lake, Lot 24, Concession 1, all lying within Somerville Twp, Victoria County	44°41' 78°42' to 44°35' 78°46'	44°35' 78°46'

## PARTIE 3

## Ontario

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Le bras nord de la rivière Muskoka, à partir des chutes Bracebridge jusqu'à l'embouchure de cette rivière	45°02'23" 79°18'28" à 45°01'30" 79°23'35"	45°02' 79°19'
2	Rivière Joseph reliant le lac Joseph au lac Rosseau, à partir de l'entrée de la pointe Ames située par 45°09'58" et 79°41'42" jusqu'au haut-fond de la rivière Joseph situé par 45°08'28" et 79°38'50"		45°08' 79°39'
3	Rivière Shadow		45°15' 79°39'
4	Le bras sud de la rivière Muskoka, à partir de l'intersection avec la rivière Muskoka jusqu'à Muskoka Falls	45°00' 79°18'	45°02' 79°19'
5	La rivière Indian, à l'exception de la partie connue sous le nom de <i>Mirror Lake</i>		45°06' 79°34'
6	Le chenal étroit de la baie Twelve Mile, entre les coordonnées de la colonne 2, district de Muskoka	45°04'52" 79°58'00" à 45°04'52" 79°57'45"	45°05' 80°00'
7	La partie de la rivière Magnetawan en face du village de Magnetawan, dans la municipalité de Magnetawan	45°39'40" 79°38'50" à 45°40'00" 79°38'20"	45°46' 80°37'
8	La partie de la rivière Burnt, dans le canton de Somerville, comté de Victoria, qui s'étend du lot 11 des concessions 6 et 7, jusqu'à l'entrée du lac Goose, lot 24 de la concession 1, le tout étant situé dans le canton de Somerville, comté de Victoria	44°41' 78°42' à 44°35' 78°46'	44°35' 78°46'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
9	That part of Robillard Lake known as Long Lake within the limits of the Municipality of Charlton and Dack, as described in column 2	47°48'37" 79°59'54" to 47°48'36" 80°00'10"	47°49' 80°08'

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
9	La partie du lac Robillard connue sous le nom de <i>Long Lake</i> dans les limites de la municipalité de Charlton et Dack, telle qu'elle est indiquée à la colonne 2	47°48'37" 79°59'54" à 47°48'36" 80°00'10"	47°49' 80°08'

## PART 4

## Nova Scotia

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 General Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
1	Tidnish River, upstream from Irwins Point		45°59' 64°03'

## PARTIE 4

## Nouvelle-Écosse

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Lieu approximatif	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Rivière Tidnish, en amont de la pointe Irwins		45°59' 64°03'

## PART 5

## Quebec

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
1	Châteauguay River from point A at coordinates 45°22'15.23" 73°45'13.20" to point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28"		Point A: 45°22'15.23" 73°45'13.20" Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"
2	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point C at coordinates 45°22'58.93" 73°46'09.17"		Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point C: 45°22'58.93" 73°46'09.17"
3	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point D at coordinates 45°24'01.49" 73°45'06.44"		Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point D: 45°24'01.49" 73°45'06.44"
4	Within 60 m of the shore of Masson Lake		46°02'33" 74°02'06"
5	Laviolette Lake		46°00' 74°08'
6	Morelle Lake		45°59'48" 74°06'29"
7	Deauville Lake		45°59' 74°06'

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Permitted Hours	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
8	Pas de Poisson Lake		46°01' 74°07'
9	Lake Lenore		46°00' 74°07'
10	Long Lake		45°59' 74°05'
11	Tondohar Lake		46°00' 74°07'
12	Quévillon Lake		46°00' 74°06'
13	Lake Mimi		46°00' 74°09'
14	Gascon Lake		45°59' 74°08'
15	Lake Sainte-Adèle		45°57' 74°09'
16	Millette Lake		45°58' 74°11'
17	Bouthillier Lake		45°57'19" 74°12'46"
18	Renaud Lake		45°56' 74°12'
19	Matley Lake		45°57' 74°11'
20	Richer Lake		45°57' 74°12'
21	Des Seize Îles Lake	from 9:00 a.m. to 8:00 p.m.	45°54' 74°28'
22	Within a perimeter of 60 m from the shore of Charlebois Lake		46°05' 74°03'
23	Vingt Sous Lake		45°57' 74°22'
24	Cornu Lake		45°58' 74°23'
25	De la Montagne Lake		45°59' 74°19'
26	Major Bay of Des Sables Lake		46°02' 74°17'
27	Centre-Ville Bay of Des Sables Lake		46°02' 74°17'
28	Within 100 m of the shore of Archambault Lake		46°19' 74°15'
29	Within 100 m of the shore of Baribeau Lake		46°21' 74°10'
30	Within 100 m of the shore of Beauchamp Lake		46°18' 74°12'
31	Within 100 m of the shore of Bouillon Lake		46°16' 74°11'
32	Within 100 m of the shore of La Clef Lake		46°23' 74°13'
33	Within 100 m of the shore of Des Aulnes Lake (Isidore and Garon)		46°22' 74°11'
34	Within 100 m of the shore of Lake Léon		46°22' 74°16'
35	Within 100 m of the shore of Major Lake		46°21' 74°12'
36	Within 100 m of the shore of De la Montagne Noire Lake		46°12' 74°16'
37	Within 100 m of the shore of Ouareau Lake		46°17' 74°09'
38	Within 100 m of the shore of Perreault Lake		46°20' 74°07'
39	Within 100 m of the shore of Raquette Lake		46°15' 74°20'
40	Within 100 m of the shore of Rochemaure Lake		46°22' 74°10'
41	Within 100 m of the shore of Lake Saint-Onge		46°22' 74°08'
42	Within 100 m of the shore of Sombre Lake		46°20' 74°05'
43	Within 100 m of the shore of Sylvère Lake		46°21' 74°04'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
44	Within 100 m of the shore of the Saint-Michel River (Michel)		46°18' 74°16'
45	Within 100 m of the shore of the Noir River		46°23' 74°16'
46	Within 100 m of the shore of the Du Pimbina River		46°21' 74°14'
47	Within 50 m of the shore of Blanc Lake		46°20' 74°13'
48	Manitou Lake	from 10:00 a.m. to noon and from 4:00 p.m. to 7:00 p.m.	46°03'36" 74°22'30"
49	Fraser Lake		45°23' 72°11'
50	Berry Lake		48°46'40" 78°22'26"
51	À Fillion Lake		48°49'56" 78°23'40"
52	À Magny Lake		48°51'25" 78°23'00"
53	Brompton Lake, northwest of a line connecting point D at coordinates 45°28'23" 72°08'53" to point E at coordinates 45°28'26" 72°08'48" (Larochelle Bay)		45°26' 72°09'
54	Brompton Lake, north of a line connecting point F at coordinates 45°28'13" 72°08'04" and point G at coordinates 45°28'10" 72°08'06" (Du Barrage Bay)		45°26' 72°09'
55	Leamy Lake, the north passage linking the lake to the Gatineau River and the northern half of the south passage linking the lake to De la Carrière Lake		45°27' 75°43'
56	Les Trois Lacs Lake: (a) in the beach and swimming areas delineated by a line running perpendicular to the shore to a point at coordinates 45°47'45" 71°53'25", thence to a point at coordinates 45°47'35" 71°53'30", and thence returning perpendicularly to the shore; and (b) on the remaining part of the lake	from 8:00 a.m. to 8:00 p.m.	45°48' 71°54'
57	Southwest Nicolet River: (a) from Les Trois Lacs Lake exit at a point at coordinates 45°48'10" 71°54'40" to the existing dam at a point at coordinates 45°47'50" 71°55'00"; and (b) from the entrance to Les Trois Lacs Lake at a point at coordinates 45°47'32" 71°52'15" to a point at coordinates 45°47'37" 71°51'47"	from 8:00 a.m. to 8:00 p.m. from 8:00 a.m. to 8:00 p.m.	46°13' 72°36'
58	Saint-Louis Lake, in that part of the lake located between a line drawn from the wharf of Saint-Louis Park to the western limit of René Lévesque Park and a line drawn in the direction of and extending from 6th Avenue in Lachine		45°26' 73°42'
59	Blanche River between Blanc Lake at coordinates 46°19'42" 74°12'38.1" and 46°19'42.8" 74°12'32.9" and Ouareau Lake at coordinates 46°18'11.9" 74°10'12.6" and 46°18'06.6" 74°10'05.6"		46°18'09" 74°10'10"
60	Croche Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°21' 74°06'
61	Du Pimbina Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°23' 74°14'
62	Provost Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°24' 74°16'

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Permitted Hours	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
63	Those portions of Saint-François-Xavier Lake not included in item 256 of Part 3 of Schedule 6	from 1:30 p.m. to 5:00 p.m. and from 6:30 p.m. to 7:30 p.m.	45°52'53" 74°21'32"
64	Duhamel Lake		46°08'31" 74°38'16"
65	That part of the Richelieu River described in items 345, 346, 347 and 348 of Part 3 of Schedule 6		45°42'43" 73°11'28"
66	That part of the Richelieu River described in item 349 of Part 3 of Schedule 6	all hours except from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays	45°42'43" 73°11'28"
67	That part of the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2" to the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1"		45°42'43" 73°11'28"

## PARTIE 5

## Québec

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Heures autorisées	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
1	Rivière Châteauguay, du point A situé par 45°22'15,23" 73°45'13,20" jusqu'au point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28"		Point A : 45°22'15,23" 73°45'13,20" Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"
2	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point C situé par 45°22'58,93" 73°46'09,17"		Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point C : 45°22'58,93" 73°46'09,17"
3	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point D situé par 45°24'01,49" 73°45'06,44"		Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point D : 45°24'01,49" 73°45'06,44"
4	À 60 m ou moins de la rive du lac Masson		46°02'33" 74°02'06"
5	Lac Laviolette		46°00' 74°08'
6	Lac Morelle		45°59'48" 74°06'29"
7	Lac Deauville		45°59' 74°06'
8	Lac Pas de Poisson		46°01' 74°07'
9	Lac Lenore		46°00' 74°07'
10	Lac Long		45°59' 74°05'
11	Lac Tondohar		46°00' 74°07'
12	Lac Quévillon		46°00' 74°06'
13	Lac Mimi		46°00' 74°09'
14	Lac Gascon		45°59' 74°08'
15	Lac Sainte-Adèle		45°57' 74°09'
16	Lac Millette		45°58' 74°11'

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
17	Lac Bouthillier		45°57'19" 74°12'46"
18	Lac Renaud		45°56' 74°12'
19	Lac Matley		45°57' 74°11'
20	Lac Richer		45°57' 74°12'
21	Lac des Seize Îles	De 9 h à 20 h	45°54' 74°28'
22	À 60 m ou moins de la rive du lac Charlebois		46°05' 74°03'
23	Lac Vingt Sous		45°57' 74°22'
24	Lac Cornu		45°58' 74°23'
25	Lac de la Montagne		45°59' 74°19'
26	La baie Major du lac des Sables		46°02' 74°17'
27	La baie Centre-Ville du lac des Sables		46°02' 74°17'
28	À 100 m ou moins de la rive du lac Archambault		46°19' 74°15'
29	À 100 m ou moins de la rive du lac Baribeau		46°21' 74°10'
30	À 100 m ou moins de la rive du lac Beauchamp		46°18' 74°12'
31	À 100 m ou moins de la rive du lac Bouillon		46°16' 74°11'
32	À 100 m ou moins de la rive du lac la Clef		46°23' 74°13'
33	À 100 m ou moins de la rive du lac des Aulnes (Isidore et Garon)		46°22' 74°11'
34	À 100 m ou moins de la rive du lac Léon		46°22' 74°16'
35	À 100 m ou moins de la rive du lac Major		46°21' 74°12'
36	À 100 m ou moins de la rive du lac de la Montagne Noire		46°12' 74°16'
37	À 100 m ou moins de la rive du lac Ouareau		46°17' 74°09'
38	À 100 m ou moins de la rive du lac Perreault		46°20' 74°07'
39	À 100 m ou moins de la rive du lac Raquette		46°15' 74°20'
40	À 100 m ou moins de la rive du lac Rochemaure		46°22' 74°10'
41	À 100 m ou moins de la rive du lac Saint-Onge		46°22' 74°08'
42	À 100 m ou moins de la rive du lac Sombre		46°20' 74°05'
43	À 100 m ou moins de la rive du lac Sylvère		46°21' 74°04'
44	À 100 m ou moins de la rive de la rivière Saint-Michel (Michel)		46°18' 74°16'
45	À 100 m ou moins de la rive du Ruisseau Noir		46°23' 74°16'
46	À 100 m ou moins de la rive du ruisseau du Pimbina		46°21' 74°14'
47	À 50 m ou moins de la rive du lac Blanc		46°20' 74°13'
48	Lac Manitou	De 10 h à 12 h et de 16 h à 19 h	46°03'36" 74°22'30"
49	Lac Fraser		45°23' 72°11'
50	Lac Berry		48°46'40" 78°22'26"
51	Lac à Filion		48°49'56" 78°23'40"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
52	Lac à Magny		48°51'25" 78°23'00"
53	Lac Brompton, au nord-ouest d'une ligne reliant le point D à la position 45°28'23" 72°08'53" et le point E à la position 45°28'26" 72°08'48" (Baie Larochelle)		45°26' 72°09'
54	Lac Brompton, au nord d'une ligne reliant le point F à la position 45°28'13" 72°08'04" et le point G à la position 45°28'10" 72°08'06" (Baie du Barrage)		45°26' 72°09'
55	Lac Leamy, le passage nord reliant le lac Leamy à la rivière Gatineau et la moitié nord du passage sud reliant le lac Leamy au lac de la Carrière		45°27' 75°43'
56	Les Trois Lacs : a) dans les aires de la plage et de baignade, la partie délimitée par une ligne s'étendant perpendiculairement à la rive jusqu'à un point situé par 45°47'45" 71°53'25"; de là, jusqu'à un point situé par 45°47'35" 71°53'30"; de là, perpendiculairement jusqu'à la rive; b) le reste du lac	De 8 h à 20 h	45°48' 71°54'
57	Rivière Nicolet Sud-Ouest : a) depuis la sortie des Trois Lacs à un point situé par 45°48'10" 71°54'40" jusqu'au barrage existant à un point situé par 45°47'50" 71°55'00"; b) depuis l'entrée des Trois Lacs à un point situé par 45°47'32" 71°52'15" jusqu'à un point situé par 45°47'37" 71°51'47"	De 8 h à 20 h De 8 h à 20 h	46°13' 72°36'
58	Lac Saint-Louis, la partie située entre une ligne reliant la jetée du parc Saint-Louis à la limite ouest du parc René-Lévesque et une ligne tracée dans la direction de et à partir de la 6e Avenue, dans la ville de Lachine		45°26' 73°42'
59	Rivière Blanche, entre le lac Blanc aux points situés par 46°19'42" 74°12'38,1" et 46°19'42,8" 74°12' 32,9" et le lac Quareau aux points situés par 46°18'11,9" 74°10'12,6" et 46°18'06,6" 74°10'05,6"		46°18'09" 74°10'10"
60	Lac Croche, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°21' 74°06'
61	Lac du Pimbina, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°23' 74°14'
62	Lac Provost, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°24' 74°16'
63	Les parties du lac Saint-François-Xavier autres que celles énumérées à l'article 256 de la partie 3 de l'annexe 6	De 13 h 30 à 17 h et de 18 h 30 à 19 h 30	45°52'53" 74°21'32"
64	Lac Duhamel		46°08'31" 74°38'16"
65	La partie de la rivière Richelieu indiquée aux articles 345, 346, 347 et 348 de la partie 3 de l'annexe 6		45°42'43" 73°11'28"
66	Les parties de la rivière Richelieu indiquées à l'article 349 de la partie 3 de l'annexe 6	En tout temps, sauf de 13 h à 17 h le samedi et le dimanche	45°42'43" 73°11'28"
67	La partie de la rivière Richelieu depuis le Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2", jusqu'à l'Auberge Handfield aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1"		45°42'43" 73°11'28"

**PART 6****Manitoba**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local Name	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
1	Assiniboine River	Assiniboine River	49°52'17" 97°26'50" to 49°53'09" 97°07'41"
2	Pinawa Channel between the points at coordinates 50°12'56" 95°55'30.9" and 50°16'12" 95°52'46"	Pinawa Channel	50°12'56" 95°55'30.9" to 50°16'12" 95°52'46"
3	Lee River between the points at coordinates 50°16'12" 95°52'46" and 50°18'41" 95°51'29"	Lee River	50°16'12" 95°52'46" to 50°18'41" 95°51'29"

**PARTIE 6****Manitoba**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Rivière Assiniboine	Rivière Assiniboine	49°52'17" 97°26'50" à 49°53'09" 97°07'41"
2	Chenal Pinawa, entre les points situés par 50°12'56" 95°55'30,9" et 50°16'12" 95°52'46"	Chenal Pinawa	50°12'56" 95°55'30,9" à 50°16'12" 95°52'46"
3	Rivière Lee, entre les points situés par 50°16'12" 95°52'46" et 50°18'41" 95°51'29"	Rivière Lee	50°16'12" 95°52'46" à 50°18'41" 95°51'29"



## INDEX

### COMMISSIONS

#### Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities [Failure to file, 108021429RR0001] .....	2034
Revocation of registration of charities [Voluntary, 103480711RR0001] .....	2029

#### Canadian International Trade Tribunal

Appeals	
Notice No. HA-2023-004 .....	2032

#### Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions .....	2033
* Notice to interested parties .....	2033
Part 1 applications .....	2033

#### Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted (Basque, Robert) .....	2034

### GOVERNMENT NOTICES

#### Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Notice with respect to the availability of environmental occurrences notification agreements .....	2020

#### Privy Council Office

Appointment opportunities .....	2024
---------------------------------	------

#### Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act	
Adyen N.V. — Approval to have a financial establishment in Canada .....	2023

#### Transport, Dept. of

Pilotage Act	
Interim Order No. 2 Respecting the Belledune Compulsory Pilotage Area .....	2020
Interim Order No. 2 Respecting the Sheet Harbour Compulsory Pilotage Area .....	2022

### MISCELLANEOUS NOTICES

* Definity Insurance Company, Perth Insurance Company, The Missisquoi Insurance Company and Waterloo Insurance Company	
Letters patent of amalgamation .....	2038

### MISCELLANEOUS NOTICES — *Continued*

Royal Bank of Canada, HSBC Bank Canada, HSBC Trust Company (Canada), HSBC Mortgage Corporation (Canada) and HSBC Finance Mortgages Inc.	
Letters patent of amalgamation .....	2039
* United American Insurance Company	
Release of assets .....	2040

### PARLIAMENT

#### Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act	
Determination of number of electors .....	2028

#### House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament) .....	2028
---	------

### PROPOSED REGULATIONS

#### Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Regulations Amending the Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations .....	2042

#### Health, Dept. of

Canada Consumer Product Safety Act	
Tents Regulations .....	2062

#### Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations .....	2137
Motor Vehicle Safety Act	
Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Motor Vehicle Safety Act (Recall Information) .....	2094

\* This notice was previously published.

## INDEX

### AVIS DIVERS

Banque Royale du Canada, Banque HSBC Canada, Société de fiducie HSBC (Canada), Société hypothécaire HSBC (Canada) et Financement hypothécaire HSBC Inc. Lettres patentes de fusion .....	2039
* Compagnie d'assurance Definity, Perth, Compagnie d'Assurance, La Compagnie d'Assurance Missisquoi et Waterloo, Compagnie d'Assurance Lettres patentes de fusion .....	2038
* United American Insurance Company Libération d'actif.....	2040

### AVIS DU GOUVERNEMENT

<b>Conseil privé, Bureau du</b> Possibilités de nominations .....	2024
<b>Environnement, min. de l'</b> Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis au sujet de la disponibilité d'accords sur les avis d'événements environnementaux .....	2020
<b>Surintendant des institutions financières, Bureau du</b> Loi sur les banques Adyen N.V. — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada .....	2023
<b>Transports, min. des</b> Loi sur le pilotage Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire de Belledune .....	2020
Arrêté d'urgence n° 2 sur la zone de pilotage obligatoire du havre Sheet .....	2022

### COMMISSIONS

<b>Agence du revenu du Canada</b> Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [défaut de produire, 108021429RR0001]....	2034
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [volontaire, 103480711RR0001] .....	2029
<b>Commission de la fonction publique</b> Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Basque, Robert) .....	2034

### COMMISSIONS (suite)

<b>Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes</b> * Avis aux intéressés.....	2033
Décisions .....	2033
Demandes de la partie 1 .....	2033
<b>Tribunal canadien du commerce extérieur</b> Appels Avis n° HA-2023-004 .....	2032

### PARLEMENT

<b>Chambre des communes</b> * Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44 <sup>e</sup> législature) .....	2028
<b>Directeur général des élections, Bureau du</b> Loi électorale du Canada Établissement du nombre d'électeurs.....	2028

### RÈGLEMENTS PROJETÉS

<b>Environnement, min. de l', et min. de la Santé</b> Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite .....	2042
<b>Santé, min. de la</b> Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation Règlement sur les tentes .....	2062
<b>Transports, min. des</b> Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	2137
Loi sur la sécurité automobile Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (renseignements sur les rappels).....	2094

\* Cet avis a déjà été publié.