

REPEALED

Repealed by M.R. 28/2019
Date of repeal: 2019-03-01

The regulation was never amended.

ABROGÉ

Abrogé par R.M. 28/2019
Date d'abrogation: 2019-03-01.

Il s'agit de la première version.

THE HIGHWAY TRAFFIC ACT
(C.C.S.M. c. H60)

Standards for Mobility Aid Securement Devices and Occupant Restraint Systems and Related Exemptions Regulation

Regulation 182/2015
Registered November 25, 2015

Definitions

1 The following definitions apply in this regulation.

"**Act**" means *The Highway Traffic Act*. (« Code »)

"**transit bus**" means a bus, as defined in section 280 of the Act, that is operated

(a) in a public transportation system owned by or operated on behalf of

(i) a municipality, or

(ii) a community as defined in *The Northern Affairs Act*; and

(b) in a manner so that all the following criteria are met:

(i) it operates on a fixed schedule and on a preset travel route having multiple pick-up and drop-off points, and

CODE DE LA ROUTE
(c. H60 de la C.P.L.M.)

Règlement sur les normes relatives aux dispositifs d'arrimage des appareils d'aide à la mobilité et de retenue des occupants et sur les exceptions connexes

Règlement 182/2015
Date d'enregistrement : le 25 novembre 2015

Définitions

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

« **autobus de transport en commun** » Autobus, au sens de l'article 280 du *Code*, qui :

a) fait partie d'un réseau de transport public appartenant à une municipalité ou à une collectivité au sens de la *Loi sur les affaires du Nord* ou exploité pour le compte de l'une de celles-ci;

b) est exploité de manière à ce que les critères ci-dessous soient remplis :

(i) l'autobus fonctionne selon un horaire fixe et un trajet prédéterminé comportant plusieurs points d'embarquement et de débarquement,

(ii) the fare that is charged per passenger is a preset amount that is not dependent on the distance travelled.
(« autobus de transport en commun »)

(ii) le tarif par passager est un montant prédéterminé et ne dépend pas de la distance parcourue. ("transit bus")

« **Code** » Le *Code de la route*. ("Act")

Standards for mobility aid securement devices

2 For the purpose of clause 185.1(1)(a) of the Act, a securement device must comply with and be used in accordance with at least one of the following standards:

(a) National Standard of Canada CAN/CSA-Z605-03 (R2012), *Mobility Aid Securement and Occupant Restraint (MASOR) Systems for Motor Vehicles*, as amended or revised from time to time, published by CSA Group;

(b) International Standard ISO 10542-1, *Technical Systems and Aids for Disabled or Handicapped Persons — Wheelchair Tiedown and Occupant-Restraint Systems*, published by the International Organization for Standardization;

(c) Section 18 (Wheelchair tiedown and occupant restraint systems for use in motor vehicles) of American National Standard ANSI/RESNA WC-4:2012, *Wheelchairs and Transportation*, as amended or revised from time to time, published by the Rehabilitation Engineering & Assistive Society of North America;

(d) Recommended Practice SAE J2249, *Wheelchair Tiedown and Occupant Restraint Systems for Use in Motor Vehicles*, published by SAE International.

Standards for occupant restraint systems for person transported in mobility aids

3 For the purpose of clause 185.1(1)(b) of the Act, an occupant restraint system must comply with and be used in accordance with at least one of the standards mentioned in section 2.

Normes relatives aux dispositifs d'arrimage des appareils d'aide à la mobilité

2 Pour l'application de l'alinéa 185.1(1)a) du *Code*, le dispositif d'arrimage et son utilisation sont conformes à au moins une des normes qui suivent :

a) la dernière version de la norme nationale du Canada CAN/CSA-Z605-F03 (C2012), *Système d'arrimage de moyen de déplacement et de retenue de l'occupant (système MASOR) pour les véhicules automobiles*, publiée par le Groupe CSA;

b) la norme internationale ISO 10542-1, *Assistances et aides techniques pour les personnes invalides ou handicapées — Systèmes d'attache du fauteuil roulant et de retenue de l'occupant*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation;

c) l'article 18 (Wheelchair Tiedown and Occupant Restraint Systems for Use in Motor Vehicles) de la dernière version de la norme nationale américaine ANSI/RESNA WC-4:2012, *Wheelchairs and Transportation*, publiée par la Rehabilitation Engineering & Assistive Society of North America;

d) la pratique recommandée J2249 de la SAE, *Wheelchair Tiedown and Occupant Restraint Systems for Use in Motor Vehicles*, publiée par SAE International.

Normes relatives aux dispositifs de retenue des occupants pour les personnes utilisant des appareils d'aide à la mobilité

3 Pour l'application de l'alinéa 185.1(1)b) du *Code*, le dispositif de retenue des occupants et son utilisation sont conformes à au moins une des normes mentionnées à l'article 2.

Exemption of certain vehicles from application of section 185.1 of Act

4 The following motor vehicles are exempt from the application of section 185.1 of the Act:

- (a) a motor vehicle used solely for personal transportation;
- (b) a transit bus;
- (c) a public service vehicle that is a scheduled-service bus as defined in section 280 of the Act.

Coming into force

5 This regulation comes into force on the same day that section 5 of *The Highway Traffic Amendment Act (Enhancing Passenger Safety)*, S.M. 2013, c. 50, comes into force.

Inapplication de l'article 185.1 du Code

4 L'article 185.1 du *Code* ne s'applique pas aux véhicules automobiles suivants :

- a) les véhicules automobiles utilisés uniquement pour le transport personnel;
- b) les autobus de transport en commun;
- c) les véhicules de transport public qui sont des autobus à horaire ou à trajet fixe au sens de l'article 280 du *Code*.

Entrée en vigueur

5 Le présent règlement entre en vigueur en même temps que l'article 5 de la *Loi modifiant le Code de la route (sécurité accrue des passagers)*, c. 50 des *L.M. 2013*.

